

ROIKAN

ANGKUTAN UMUM DAN GAYA HIDUP:

Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta
Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi

JAKARTA!



ANGKUTAN UMUM DAN GAYA HIDUP:

Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta
Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi



Buku ini tidak diperjualbelikan.

Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku ini dalam bentuk atau cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit.

© Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2014

All Rights Reserved

Buku ini tidak diperjualbelikan.

ROIKAN

ANGKUTAN UMUM DAN GAYA HIDUP:

Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta
Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi



LIPI Press

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Angkutan Umum dan Gaya Hidup: Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi/Roikan (Ed.)—Jakarta: LIPI Press, 2021.

xxviii hlm. + 264 hlm.; 14,8 × 21 cm

ISBN 978-602-496-291-3 (cetak)
978-602-496-292-0 (e-book)

1. Transportasi
2. Gaya Hidup
3. Semiotika

388.40141

Copy editor : Risma Wahyu H. dan Heru Yulistiyana
Proofreader : Sonny Heru Kusuma dan Martinus Helmiawan
Penata isi : Astuti Krisnawati dan Rahma Hilma Taslima
Desainer sampul : Meita Safitri

Cetakan pertama : Desember 2021



Diterbitkan oleh:
LIPI Press, anggota Ikapi
Gedung PDDI LIPI, Lantai 6
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta 12710
Telp.: (021) 573 3465
e-mail: press@mail.lipi.go.id
website: lipipress.lipi.go.id

 LIPI Press
 @lipi_press
 lipi.press

Buku ini merupakan karya buku yang terpilih dalam Program Akuisisi Pengetahuan Lokal Direktorat Repositori, Multimedia, dan Penerbitan Ilmiah, Badan Riset dan Inovasi Nasional.



Karya ini dilisensikan di bawah Lisensi Internasional Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0.



Daftar Isi

Daftar Gambar.....	vii
Pengantar Penerbit.....	xiii
Kata Pengantar: Kontradiksi Kondisi Angkutan Umum Ibu Kota Pradaring.....	xv
Kata Pengantar: Transportasi Jakarta dalam Lagak Kartunalnya.....	xxi
Prakata	xxv
BAB 1 Transportasi: Roda dan Kota.....	1
A. Sosok Benny Rachmadi, Sang Kartunis Sekaligus Pengamat Sosial.....	9
B. <i>Lagak Jakarta</i> dan Potret Realita Kehidupan Metropolitan	12
C. Autoetnografi: Memaknai <i>Lagak Jakarta</i>	13
BAB 2 Kartun, Makna, dan Representasi Sosial	15
A. Kartun, Komik, dan Karikatur	15
B. Sejarah Keberadaan Kartun	17
C. Klasifikasi Kartun	20
D. Ragam Gaya Visualisasi Kartun	23

Buku ini tidak diperjualbelikan.

E. Fungsi dan Peran Kartun	29
F. Tipe Humor dalam Kartun	30
G. Representasi Sosial dalam Kartun Seri <i>Lagak Jakarta</i>	36
BAB 3 <i>Lagak Jakarta</i> dan Angkutan Umum Pradaring.....	49
A. Jakarta itu Provinsi, Bukan Kota Biasa	49
B. Kompleksitas Transportasi Perkotaan	53
C. Ragam Pilihan Angkutan Umum Jakarta	59
D. Angkutan Umum dan Kehidupan Jalanan	122
BAB 4 Gaya Hidup Metropolitan	219
A. Siapa Masyarakat Metropolitan itu?	219
B. Mobilitas Masyarakat Metropolitan: Hidup ala Hamster ...	223
C. Gaya Hidup dan Hidup untuk Gaya	229
BAB 5 Refleksi.....	241
Daftar Pustaka	249
Daftar Singkatan.....	253
Glosarium	255
Indeks	257
Biografi Penulis.....	263

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Daftar Gambar

Gambar 1.1	Roikan dan Benny Rachmadi.....	10
Gambar 2.1	Kartun karya Wahyu Kokkang dalam Rubrik “Clekit” pada Harian <i>Jawa Pos</i>	24
Gambar 2.2	Kartun Karya Benny Rachmadi dalam Pameran Kartun untuk Demokrasi (Oktober 2000) di Galeri Cipta II Taman Ismail Marzuki, Jakarta.	25
Gambar 2.3	Kartun Karya Dmytro Skazhenyk (Ukraina)	26
Gambar 2.4	Kartun Karya Alireza Zakeri (Iran).....	27
Gambar 2.5	Kartun Karya Igor Smirnov (Rusia).....	28
Gambar 2.6	Kartun Tafsir Baru Sumpah Pemuda Karya Kus Indarto.....	30
Gambar 2.7	Kartun Karya Giles Pilbrow	31
Gambar 2.8	Kartun Karya Tukirno Hadi.....	32
Gambar 2.9	Kartun Karya Meng	33
Gambar 2.10	Kartun Karya Roland Fiddy.....	34
Gambar 2.11	<i>Double Cheese Burger</i> Karya Muh. Misrad.....	35
Gambar 2.12	Kwartet Vokalis Indonesia: Megawati, Akbar Tanjung, Gus Dur, Amin Rais	35

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Gambar 2.13	Tikus Putus Asa Karya Jojok Sulaiman.....	36
Gambar 2.14	Gambar Sampul Depan <i>Lagak Jakarta Edisi Transportasi</i>	40
Gambar 2.15	KRL (kereta rel listrik) sedang melintas di kawasan Mangga Dua.....	41
Gambar 2.17	Tokoh Ibu dan Anak.....	42
Gambar 2.16	Tukang Bajaj.....	42
Gambar 2.18	Tukang Tidur dalam Bus.....	43
Gambar 2.19	Benny Rachmadi Versi Kartun.....	44
Gambar 3.1	“Belantara Jakarta” Karya Benny Rachmadi.....	50
Gambar 3.2	“Pilih Kredit atau <i>Cash</i> ” Karya Benny Rachmadi.....	54
Gambar 3.3	“Capek Deh!” Karya Benny Rachmadi.....	56
Gambar 3.4	“Rumit” Karya Benny Rachmadi.....	57
Gambar 3.7	Tukang ojek motor sedang menanti penumpang di kawasan Ancol.....	64
Gambar 3.8	“Salah Sangka” Karya Benny Rachmadi.....	66
Gambar 3.9	“Perbedaan Tukang Ojek dan Pengendara Motor Biasa” Karya Benny Rachmadi.....	67
Gambar 3.10	“Merakyat” Karya Benny Rachmadi.....	68
Gambar 3.12	“Tukang Ojek Langgan” Karya Benny Rachmadi....	70
Gambar 3.13	“Derita Naik Ojek 1” Karya Benny Rachmadi.....	71
Gambar 3.14	“Derita Naik Ojek 2” Karya Benny Rachmadi.....	72
Gambar 3.15	“Cuaca Buruk” Karya Benny Rachmadi.....	74
Gambar 3.16	Ojek Sepeda (ontel) Berderet di depan Stasiun Kota..	75
Gambar 3.17	“Tukang Ojek Sepeda” Karya Benny Rachmadi.....	76
Gambar 3.18	“Derita Berkepanjangan” Karya Benny Rachmadi.....	77
Gambar 3.19	Bajaj Bahan Bakar Gas (BBG) di Tengah Bajaj Konvensional di Kawasan Monas.....	78
Gambar 3.20	“Penampakan Luar Bajaj” Karya Benny Rachmadi.....	79
Gambar 3.21	“Kokpit Bajaj” Karya Benny Rachmadi.....	81
Gambar 3.22	“Kebanjiran” Karya Benny Rachmadi.....	82
Gambar 3.23	“Navigator Dadakan” Karya Benny Rachmadi.....	83

Gambar 3.24	Sebuah kancil, kendaraan alternatif pengganti bajaj sedang melintas di kawasan Jalan Gunung Sahari.	85
Gambar 3.25	Sebuah bemo sedang mencari penumpang di kawasan Mangga Dua.	86
Gambar 3.26	“Menanti Penumpang” Karya Benny Rachmadi.....	87
Gambar 3.27	“Adu Dengkul” Karya Benny Rachmadi	88
Gambar 3.28	“Penampakan Bemo dari Luar” Karya Benny Rachmadi	89
Gambar 3.29	“Cara Menghentikan Bemo” Karya Benny Rachmadi.	90
Gambar 3.30	“Serba Salah” Karya Benny Rachmadi.....	91
Gambar 3.31	Suasana Pangkalan Taksi di Depan Stasiun Pasar Senen.....	92
Gambar 3.32	“Taksi” Karya Benny Rachmadi.....	93
Gambar 3.33	“Variasi Tipe Sopir Taksi” Karya Benny Rachmadi.....	94
Gambar 3.34	“Ramah” Karya Benny Rachmadi.....	95
Gambar 3.35	“Fasilitas Taksi” Karya Benny Rachmadi	96
Gambar 3.36	“Bis Kota” Karya Benny Rachmadi	99
Gambar 3.37	“Pindah Paksa” Karya Benny Rachmadi	99
Gambar 3.38	“Tidak Disiplin” Karya Benny Rachmadi	101
Gambar 3.39	Transjakarta tengah melintas di kawasan sekitar Masjid Istiqlal, sebuah simbol angkutan umum modern.	102
Gambar 3.40	Metromini 07 jurusan Senen–Semper sedang menantikan penumpang di sekitar pintu gerbang timur Stasiun Pasar Senen.....	103
Gambar 3.41	“Metromini Racing” Karya Benny Rachmadi	104
Gambar 3.42	“Keterbatasan Ruang Gerak” Karya Benny Rachmadi	105
Gambar 3.43	“Terlalu Tinggi” Karya Benny Rachmadi.....	106
Gambar 3.44	“Patas AC” Karya Benny Rachmadi	107
Gambar 3.45	“Perbedaannya Hanya Pada Kursi” Karya Benny Rachmadi	108
Gambar 3.46	“Sopir Bus Patas AC dan Sopir Bus Biasa” Karya Benny Rachmadi.....	109

Gambar 3.47	“Perbedaan Ekspresi Wajah” Karya Benny Rachmadi.	110
Gambar 3.48	“Bus Tingkat” Karya Benny Rachmadi	111
Gambar 3.49	“Duduk Dekat Mesin” Karya Benny Rachmadi.....	112
Gambar 3.50	“Gunung Kembar 1” Karya Benny Rachmadi.....	113
Gambar 3.51	“Gunung Kembar 2” Karya Benny Rachmadi.....	114
Gambar 3.52	“Mikrolet” Karya Benny Rachmadi.....	115
Gambar 3.53	“Suka Duka Naik Mikrolet” Karya Benny Rachmadi..	116
Gambar 3.54	“Suka Duka Naik Mikrolet 2” Karya Benny Rachmadi	117
Gambar 3.55	“Omprengan” Karya Benny Rachmadi	118
Gambar 3.56	“Getek” Karya Benny Rachmadi.....	119
Gambar 3.57	Sebuah getek menantikan penumpang di kawasan Gunung Sahari.....	120
Gambar 3.58	“Jakarta Rasa Venesia” Karya Benny Rachmadi	121
Gambar 3.61	“Transportasi” Karya Benny Rachmadi.....	125
Gambar 3.62	“Berebut Bis Kota” Karya Benny Rachmadi.....	126
Gambar 3.63	“Banyak Dicari” Karya Benny Rachmadi.....	127
Gambar 3.64	“Sama-sama Padat” Karya Benny Rachmadi.....	128
Gambar 3.65	“Rebutan Penumpang” Karya Benny Rachmadi.....	129
Gambar 3.66	“Rebutan Penumpang 2” Karya Benny Rachmadi	130
Gambar 3.67	“Getek pada Malam Hari” Karya Benny Rachmadi.....	132
Gambar 3.68	“Obrolan Berkualitas” Karya Benny Rachmadi	133
Gambar 3.69	“Pangkalan Bajaj” Karya Benny Rachmadi.....	135
Gambar 3.70	“Salah Sangka 2” Karya Benny Rachmadi.....	136
Gambar 3.71	“Salah Sangka 3” Karya Benny Rachmadi.....	138
Gambar 3.72	“Nostalgia” Karya Benny Rachmadi.....	140
Gambar 3.73	“Kondektur yang Baik” Karya Benny Rachmadi.....	141
Gambar 3.74	“Rencana Jahat” Karya Benny Rachmadi.....	142
Gambar 3.75	“Kuota Kursi Penumpang” Karya Benny Rachmadi	145
Gambar 3.76	“Tidur di Bus Patas AC” Karya Benny Rachmadi	146
Gambar 3.77	“Tugu Monas” Karya Benny Rachmadi.....	147
Gambar 3.78	“Terpesona” Karya Benny Rachmadi.....	148



Gambar 3.79	“Omprengan dan Rampok” Karya Benny Rachmadi...	150
Gambar 3.80	“Salah Sangka 4” Karya Benny Rachmadi.....	152
Gambar 3.81	“Full AC” Karya Benny Rachmadi.....	154
Gambar 3.82	“Pangkalan Ojek” Karya Benny Rachmadi.....	155
Gambar 3.83	“Menanti Penumpang” Karya Benny Rachmadi.....	157
Gambar 3.84	“Setoran Kurang” Karya Benny Rachmadi	158
Gambar 3.85	Pengamen dalam bus patas AC jurusan Depok– Senen sedang membawakan lagu bernuansa rohani....	160
Gambar 3.86	“Pengamen” Karya Benny Rachmadi.....	163
Gambar 3.87	“Pengamen 2” Karya Benny Rachmadi.....	165
Gambar 3.88	“Pengamen 3” Karya Benny Rachmadi.....	168
Gambar 3.89	“Peminta Sumbangan” Karya Benny Rachmadi	169
Gambar 3.90	“Pengemis” Karya Benny Rachmadi	171
Gambar 3.91	“Barang Dagangan Dalam Bus” Karya Benny Rachmadi	171
Gambar 3.92	“Penjual Kamus Saku” Karya Benny Rachmadi	173
Gambar 3.93	“Copet dalam Bus Kota” Karya Benny Rachmadi.....	175
Gambar 3.94	“Kondektur juga manusia” Karya Benny Rachmadi	177
Gambar 3.95	“Semua Puas” Karya Benny Rachmadi.....	179
Gambar 3.96	“Teror dalam Bajaj” Karya Benny Rachmadi.....	180
Gambar 3.97	“Terpaksa” Karya Benny Rachmadi	182
Gambar 3.98	“Argometer” Karya Benny Rachmadi	184
Gambar 3.99	“Opini Publik tentang Argometer” Karya Benny Rachmadi	185
Gambar 3.100	“Ongkos Ekstra” Karya Benny Rachmadi.....	187
Gambar 3.101	“Pusat Kendali Getek” Karya Benny Rachmadi.....	189
Gambar 3.102	“Boks Uang RMB” Karya Benny Rachmadi.....	190
Gambar 3.103	“Penumpang Nakal” Karya Benny Rachmadi	190
Gambar 3.104	“Jaga-jaga” Karya Benny Rachmadi	192
Gambar 3.105	“Siapkan Uang Pas” Karya Benny Rachmadi.....	192
Gambar 3.106	“Persediaan Uang Kecil” Karya Benny Rachmadi.....	193

Gambar 3.107	“Pembagian Tugas Awak Bus Kota” Karya Benny Rachmadi	194
Gambar 3.108	“Potongan Ongkos bagi Mahasiswa” Karya Benny Rachmadi	196
Gambar 3.109	“Potongan Ongkos bagi Mahasiswa 2” Karya Benny Rachmadi	196
Gambar 3.110	“Cara Kerja Copet” Karya Benny Rachmadi.....	198
Gambar 3.111	“Mewaspada Copet” Karya Benny Rachmadi.....	200
Gambar 3.112	“Komplotan” Karya Benny Rachmadi	201
Gambar 3.113	“Rencana Jahat 2” Karya Benny Rachmadi	203
Gambar 3.114	“Argometer Kuda” Karya Benny Rachmadi.....	205
Gambar 3.115	“Gengsi Dong” Karya Benny Rachmadi	208
Gambar 3.116	“Jaim alias Jaga Image 1” Karya Benny Rachmadi	210
Gambar 3.117	“Jaim alias Jaga Image 2” Karya Benny Rachmadi	211
Gambar 3.118	“Singkatan Kata-kata” Karya Benny Rachmadi.....	213
Gambar 3.119	“Bangku Belakang Metromini” Karya Benny Rachmadi	214
Gambar 3.120	“Bangku Multi Guna” Karya Benny Rachmadi.....	215
Gambar 3.121	”Iklan Berjalan” di atas Bodi Bus Kota P17 di Jalan Gunung Sahari.....	216
Gambar 3.122	“Promosi” Karya Benny Rachmadi	217
Gambar 4.1	Pangkalan Mikrolet Jurusan Kota–Senen di Kawasan Kota Lama.....	224
Gambar 4.2	“Macet” Karya Benny Rachmadi.....	225
Gambar 4.3	Halte Wahidin di Jalan Gunung Sahari Dengan Papan Informasi	228
Gambar 4.4	Suasana di Terminal Transit Pasar Senen Era Pradaring	233



Pengantar Penerbit

Sebagai penerbit ilmiah, LIPI Press mempunyai tanggung jawab untuk terus berupaya menyediakan terbitan ilmiah yang berkualitas. Upaya tersebut merupakan salah satu perwujudan tugas LIPI Press untuk turut serta membangun sumber daya manusia unggul dan mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang diamanatkan dalam pembukaan UUD 1945.

Buku ini mengulas permasalahan transportasi umum di Jakarta pada era pradaring dengan segala fenomena kartunalnya dari buku berjudul *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi. Selain itu, buku ini juga membahas bagaimana kartun bisa menjadi media untuk merepresentasikan gaya hidup masyarakat Jakarta terkait masalah transportasi, terutama angkutan umum.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu proses penerbitan buku ini.

LIPI Press

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Kata Pengantar: Kontradiksi Kondisi Angkutan Umum Ibu Kota Pradaring

Oleh: Dr. Siti Aminah¹

Membaca untuk memahami buku Roikan yang awalnya berjudul *Angkutan Umum dan Gaya Hidup: Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi* sangat penting bagi semua kalangan. Tidak saja buku ini memberikan kerangka etnografi semiotik atas kartun yang menggambarkan realitas transportasi publik Kota Jakarta apa adanya, tetapi juga pilihan dan gambar dalam kartun serta teks yang mendampinginya memberikan pemahaman yang menohok kepada publik tentang carut-marut moda transportasi sebelum ada transportasi publik massal cepat seperti saat ini. Kecermatan penulis dalam memilih kartun untuk disuguhkan kepada pembaca kalangan awam sekalipun patut diberikan apresiasi. Potret lengkap transportasi tradisional Kota Jakarta yang diwujudkan dalam kartun dapat membuat suasana hati menjadi miris karena kartun-kartun itu benar-benar memuat unsur-unsur visual yang dapat dirasakan.

¹ Pakar Kajian Transportasi dan Akademisi di Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga. Penulis Buku *Penataan Transportasi Publik-Privat dan Pengembangan Aksesibilitas Masyarakat* (Airlangga Press, 2016).

Tidak hanya itu, kartun-kartun itu pula telah berperan sebagai tanda, ilustrasi, gambar yang berfungsi sebagai bagian dari realitas nyata kondisi transportasi yang digunakan sebagai modal angkutan yang diandalkan oleh para penumpangnya untuk bekerja, mengakses tempat pendidikan, kesehatan, dan lainnya. Situasi dalam angkutan umum yang pengap, bau, panas, kotor, dan tidak menjamin ketepatan waktu, keselamatan, serta kenyamanan penumpang secara lengkap dituangkan dalam kartun yang mempunyai makna dan nilai sosial kultural.

Dari buku ini, saya tertarik dan fokus pada pilihan kartun yang ditetapkan penulis untuk menggambarkan kontradiksi kondisi angkutan umum dengan sangat memprihatinkan sehingga menjadi daya tarik sendiri bagi pembacanya. Kartun yang digambar oleh Benny Rachmadi menyiratkan pesan dan metafora yang menohok tentang kualitas layanan transportasi. Hal ini yang menjadi alasan dari Roikan untuk menunjukkan kepada pembaca cara memahami kondisi transportasi publik di Jakarta. Dalam kartun, ada banyak simbol yang bisa mengundang banyak pemahaman/interpretasi. Dengan melihat kartun, ada pembaca yang tertawa, sinis, sedih, dan mungkin bahagia karena penumpang tidak sendiri sebagai individu tetapi sebagai pengguna yang secara kolektif pernah merasakan angkutan umum pada masa itu sehingga para pengguna pasti memiliki memori yang menjadi bagian dari sejarah pembangunan transportasi umum Jakarta. Penumpang harus berlari-lari kecil mengejar bus kota atau menggunakan kereta rel listrik (KRL) yang berdesakan, panas, dan harus berebut ruang untuk bisa berdiri dan masuk ke dalam kereta bersama-sama dengan para pedagang asongan yang menjual minuman di dalam kereta.

Pemilihan kata-kata dan gambar yang dikaji oleh Roikan dari *Lagak Jakarta* merupakan perlambangan budaya warga dalam bertransportasi. Kartun ini pula yang pasti akan diingat sebagai pemaparan

isu-isu kritis tentang kondisi transportasi umum. Buku ini sebagai hasil kajian mengajak para pembaca menginterpretasi dan memahami makna kartun. Dengan menggunakan pendekatan etnografi semiotik ini memudahkan semua kalangan untuk memaklumi, memahami, merefleksikan diri atas objek dalam kartun *Lagak Jakarta*. Analisis semiotik yang dilakukan Roikan atas kartun-kartun itu menonjolkan maksud gambar kartun dan teks yang memberikan gambaran kepada pembaca tentang ungkapan-ungkapan pelaku transportasi umum (ojek sepeda angin, ojek sepeda motor, sopir bemo, sopir bajaj, angkutan kota, sopir Kopaja, sopir Metromini, sopir Bianglala, sopir PPD dan Mayasari Bakti, serta operator-operator angkutan umum swasta lainnya). Semua operator angkutan umum dan pemerintah yang diwakili oleh PPD sudah berperan melayani mobilitas warga Jakarta dan sekitarnya. Berbagai bentuk sindiran dan keluhan dari pengguna maupun operator secara lengkap ada dalam *Lagak Jakarta*. Unsur-unsur kontras transportasi publik dengan penumpang berlebih, baik dalam bus kota maupun KRL, serta pemandangan lalu lintas Jakarta yang macet terekam dengan baik dalam kartun.

Untuk membuat pilihan bagi warga Jakarta dan sekitarnya dalam menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat itu bukan pilihan mudah. Beberapa jenis moda transportasi digunakan untuk tujuan jarak pendek, seperti bemo dan bajaj yang mendapatkan julukan sebagai kendaraan dewa karena suara knalpot yang sangat bising dan sopir bajaj yang tidak mau mengalah dalam berpacu di jalanan dengan kendaraan pribadi maupun bus kota serta kondisi bajaj yang tidak memenuhi standar keselamatan pengguna dan pengemudinya. Sementara itu, bus kota dibedakan berdasarkan fasilitas menjadi bus ber-AC dan bus tanpa AC, bus ekonomi dan mini bus (Metromini, Kopaja, Kowanbisata, Deborah, dan lain-lain) yang menandakan bahwa bus itu dipilih penggunaannya sesuai dengan status sosial ekonominya sehingga bus menjadi tidak menjamin keselamatan penumpangnya. Penumpang

Buku ini tidak diperjualbelikan.

dan copet berinteraksi satu sama lain. Begitu pula kondisi kereta api jurusan Jabodetabek yang pada saat itu menunjukkan posisi lemahnya. Penumpang bergelantungan di atas atap KRL yang menjadi pilihan utama moda transportasi karena harga tiket yang murah dan ada kepastian waktu tempuhnya sehingga menjadi angkutan primadona untuk semua kalangan. Pada tahun 1990-an, ada perbedaan kereta api untuk pekerja dengan status menengah ke atas dan warga dengan status menengah ke bawah, yaitu kereta api AC jurusan Bogor–Jakarta Kota (PP) yang berhenti di stasiun Gondangdia dan Gambir sampai Jakarta Kota. Buku ini tidak hanya membongkar kebobrokan kualitas pelayanan transportasi, tetapi juga sebagai bentuk sindiran kepada pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada publik. Tentu saja dengan gambar kartun yang disajikan dalam buku, bagi pembaca itu adalah sebagai humor.

Idealnya, semua moda transportasi bisa memberikan pelayanan kepada penggunanya. Transportasi memainkan peran penting dalam pembangunan perkotaan dengan memberi kemudahan orang pada pekerjaan, pendidikan, pasar, rekreasi, perawatan kesehatan, dan layanan lainnya, serta kontak sosial yang mencerminkan aksesibilitas. Dalam beberapa dekade terakhir, peran transportasi dan mobilitas penduduk semakin meningkat dan sangat terkait dengan pertumbuhan ekonomi dan kemajuan teknologi (Bergstad dkk., 2011). Sejak setengah abad yang lalu, mobil telah menjadi moda transportasi yang dominan. Implikasi dari perubahan ini adalah kemacetan dan polusi. Di banyak negara, makin populernya transportasi individu tercermin dari penurunan volume penumpang yang diangkut oleh angkutan umum dan juga penurunan peran berjalan kaki, bersepeda, dan moda transportasi alternatif lainnya, apalagi produksi massal mobil telah menyebabkan perubahan dalam distribusi pekerjaan, pola belanja, interaksi sosial, manufaktur prioritas, dan perencanaan kota.

Dengan membaca buku ini, kita bisa merasakan dan menikmati kartun-kartun transportasi seperti saat itu. Daya dari kartun itu benar-benar mampu menceritakan dan menyampaikan pesan budaya transportasi. Dengan metafora, terungkap makna yang tersurat dan tersirat di balik peristiwa ketidaknyamanan dan ketidaktertiban pengguna dan operator transportasi. Metafora yang mengungkapkan budaya transportasi Kota Jakarta yang saat itu belum beradab dan manusiawi. Ada paradoks antara emosi dan kelucuan transportasi publik Jakarta saat membaca *Lagak Jakarta*. Kartun dalam *Lagak Jakarta* yang dipilih oleh Roikan sebagai skripsi sarjananya akan menggugah para pembaca dan penikmat kartun tentang kemampuan dan kemahiran Benny Rachmadi memanipulasi kartun serta susunan teks/kata-kata mengikuti konteksnya. Kartun telah menjadi saksi atas realitas transportasi publik Jakarta.

Singkatnya, ada relasi kompleks dari buku ini karena angkutan umum memiliki hubungan dengan gaya hidup penggunanya. Artinya dalam memilih moda transportasi, ada makna budaya yang melekat dari penggunanya sehingga pilihan penulis adalah tepat menggunakan metode etnografi semiotika karena aspek budaya dalam kartun dan teks mampu membunyikan dan memanfaatkan bahasa sebagai alat untuk mengungkapkan data implisit (yang tersembunyi) dan eksplisit, yakni perilaku para pengguna dan sopir-sopir operator angkutan umum. Berbagai alur cerita yang terhubung dengan kartun memuat serangkaian pilihan estetika, filosofis, dan etis sehingga para pembaca buku ini akan mudah menafsirkan temuan etnografi angkutan umum Jakarta karena buku ini mampu mempresentasikan karya Benny Rachmadi dalam menggambarkan situasi realitas transportasi Jakarta menggunakan ironi dan humor kritis.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Kata Pengantar Transportasi Jakarta dalam Lagak Kartunalnya

Oleh: Sipin Putra, M.Si.²

Jakarta dengan beragam perkembangannya menorehkan kisah dan sejarah bagi warganya. Moda transportasi berubah dan berkembang seiring berjalannya waktu. Transportasi di Jakarta terus berbenah karena perkembangan penduduk dan kemajuan teknologi. Sebagai orang yang tinggal di Jakarta sejak 2003, saya pernah menikmati kereta rel listrik (KRL) rasa pasar. Mulai dari karcis seharga Rp1.500 hingga sekarang tinggal *tap* saja. Suka duka naik angkutan umum di Jakarta digambarkan dalam bentuk kartun sehingga mampu menjadi dokumentasi dari kisah perjalanan transportasi di Jakarta agar bagi pembaca dan siapa saja, buku ini dapat menjadi sumber referensi di kemudian hari.

Sebagai kota metropolitan, Jakarta tidak lepas dari beragam moda transportasi yang menjadi unsur penting mobilitas warganya. Buku yang menganalisis serial *Lagak Jakarta* karya Benny Rachmadi edisi transportasi ini menggambarkan secara detail angkutan umum di era

² Antropolog dan Akademisi di FISIP UKI Jakarta. Pengguna setia angkutan umum ibu kota segala moda.

sebelum transportasi *online*. Angkutan umum menjadi sesuatu yang dibenci sekaligus dirindu. Masalah transportasi di Jakarta digambarkan secara lugas dengan sindiran yang membuat pembaca tertawa dan terbawa ke dalam pengalaman-pengalaman di dalamnya.

Buku ini merupakan sebuah hasil pengamatan yang jeli dari si pembuat kartun. Bagaimana hiruk pikuk beragam transportasi di kota metropolitan Jakarta digambarkan secara rinci dan mengena. Nah, Roikan, si penulis (sekaligus kartunis) mampu merangkai kartun tentang moda transportasi di Jakarta ini dengan runut detail khas kajian etnografi. Pertemuan perdana saya dengannya secara tidak sengaja dia main ke Perpustakaan Jurusan Antrop UI ketika turun lapangan skripsi di ibu kota pada tahun 2007 silam.

Roikan mampu menampilkan karya etnokartunologi dengan ciamik sebagai sebuah hasil penelitian lapangan dan studi pustaka. Penulis mampu mengawinkan keduanya menjadi sebuah buku yang mudah dipahami dan dimengerti. Walaupun sekarang transportasi sudah berbasis *online* dan aplikasi, namun tidak salah jika kita mundur sejenak melihat transportasi Jakarta di era 2000-an. Buku ini secara otomatis akan membangkitkan memori ketika Jakarta menjadi tempat domisili dan eksistensi diri. Roikan mampu mendeskripsikan hasil temuan dengan ringan tanpa menggurui. Buku ini layak dibaca oleh semua kalangan, setidaknya yang pernah tinggal dan merasakan angkutan umum di Jakarta. Pastinya, ketika anda melihat rentetan gambar di buku ini, otomatis memori anda akan membawa ke pengalaman ketika naik angkutan umum. Anda akan terbawa dalam kisah sekilas dan refleks akan senyum tipis di bibir anda. Memori lokalitas ala Jakarta ini dianalisa secara kritis oleh penulis. Saya pribadi sebagai pengguna moda transportasi di Jakarta, bersyukur dan tersenyum sendiri ketika melihat kumpulan kartun dalam buku ini.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Nah, kartun moda transportasi yang dibukukan serta dikritisi dengan kajian antropologi menjadi kekhasan dalam buku ini. Ke depannya semoga penulis tetap bersemangat menggeluti kajian etnokartunologi dan berkarya tanpa henti. Terima kasih.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Prakata

Berbicara tentang sistem transportasi tidak hanya terkait dengan permasalahan perpindahan orang dan barang, namun juga terdapat keterkaitan dengan sistem ekonomi, sosial, politik, dan budaya. Kota besar sebagai pusat aktivitas pemerintahan dan perekonomian mempunyai daya tarik yang luar biasa bagi siapa saja untuk didatangi atau ditinggali dalam mencari penghidupan yang lebih baik sebagai kebutuhan dasar setiap orang, terutama masyarakat perkotaan.

Lagak Jakarta adalah kumpulan cerita bergambar yang digawangi oleh Benny Rachmadi dan Muhammad Misrad. Benny and Mice, begitu orang mengenalnya. Pesona gambar dengan goresan ala kartunis Lat dari Malaysia mengutamakan ketegasan dan kelugasan dalam menuangkan fakta. Fakta laten yang terkadang orang melewatkannya tentang Jakarta sesungguhnya. *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* menjadi ketertarikan penulis dengan pertimbangan adanya kelengkapan data dan dapat turun ke lapangan saat itu. Lewat media visual, transportasi menjadi salah satu permasalahan khas di kota besar yang digambarkan dengan cara yang lugas. Kemacetan,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

kepadatan, lalu lintas yang semrawut, sampai aneka moda transportasi yang saling bersaing dalam satu arena yaitu jalan raya. *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* memberikan kita gambaran seru dalam memaknai transportasi sebelum era daring seperti saat ini.

Buku ini berasal dari skripsi yang penulis susun dengan penuh perjuangan selama kurang lebih sembilan bulan pada tahun 2006–2007 dengan judul *Angkutan Umum dan Gaya Hidup: Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi*. Penelitian kartun dengan etnografi semiotika yang belum ada di tempat perkuliahan. Perlu perjuangan untuk dapat meyakinkan banyak pihak bahwa menjadi kartunis yang antropologis juga perlu fokus pada teknik dan lapangan.

Pada mulanya, buku ini lebih mengedepankan aspek ilmiah dengan menggunakan metode etnografi semiotika untuk memaknai kartun *Lagak Jakarta* dari kacamata pembaca dan pengamatan langsung di lapangan. Seiring waktu berjalan, saya berupaya agar topik yang dibahas ini dapat dimengerti semua kalangan. Oleh karena itu, setelah mengalami beberapa “polesan” dan dengan banyak catatan saya selama menggunakan angkutan umum, demi kebaruan data dan peristiwa, digunakanlah pendekatan autoetnografi. Sebuah cara baru beretnografi dari diri sendiri yang bermuara pada representasi kultural.

Terima kasih kepada LIPI Press yang telah memberikan kesempatan untuk memublikasikan kembali penelitian penulis dengan format yang tidak terlalu akademik agar semua orang dapat menikmati dengan “renyah”. Terima kasih untuk Benny Rachmadi yang telah bersedia menjadi subjek penelitian saya hingga memberi beberapa wejangan sekaligus cendera mata yang sangat berarti. Semua informasi yang telah membantu memaknai kartun dari sisi keseharian:

Leak Kestiya (Jawa Pos), Abdul Semoet (Sanggar Oret Surabaya), Irmayanti (Universitas Negeri Surabaya), Rendra (Ilustrator Surya), Lintang Lazuardi (Antropologi Universitas Airlangga), dan Anggraini S. (Antropologi Universitas Gadjah Mada). Terima kasih untuk para kawan Jaringan Keekerabatan Antropologi Indonesia (JKAI), teman-teman kartunis di Persatuan Kartunis Indonesia (PAKARTI), Center for Security and Welfare Studies (CSWS) FISIP UNAIR, dan bapak petugas piket Polsek Senen (2007) yang bersedia menampung saya untuk tidur beberapa malam di kantor polisi. Terima kasih kepada semua pihak yang memberikan dorongan dan motivasi untuk selalu produktif secara ilmiah.

Tak lupa ucapan terima kasih untuk keluarga, Mak Bapak dan *papu family*: Malinowski, Moana dan Mak Jub yang selalu di hati. Semoga buku ini bisa menghidupkan fenomena lokalitas melalui kajian media visual.

Surabaya, 22 Januari 2021

Roikan

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Transportasi: Roda dan Kota

1

*When you're gone
The pieces of my heart are missing you
When you're gone the face I came to know is missing too
When you're gone
The words I need to hear to always get me through the day
And make it OK
I miss you ...*

Lirik di atas adalah sepenggal lagu dari Avril Lavigne berjudul “When You’re Gone” yang terdengar sayup-sayup dari perangkat musik bus Sumber Selamat dengan nomor polisi (nopol) W 7076 UZ jurusan Yogyakarta–Surabaya seakan menjadi *soundtrack* pada peristiwa menggelikan yang baru saja terjadi pada dini hari tanggal 6 Juni 2014. Ketika melintas dari barat, tepatnya di kawasan Wilangan menuju Madiun, secara tidak sengaja kondektur bus tertinggal. Saat itu saya sedang terlelap tidur pada kursi jajaran tiga di belakang kursi sopir dan tepat pukul 03:00 WIB dikejutkan oleh suara dari kernet bahwa kondekturnya tertinggal.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

“Gus *piye* Gus! Kondekturmu *gak ono? Yo opo* Gus?” (“Gus bagaimana Gus! Kondekturmu tidak ada? Bagaimana *sih* Gus?”), kata kernet kepada sopir. Lalu sopir menimpali, “*Lha yo opo seh, jare penumpang wis munggah yo, yo opo kok sampe kondektur e ketinggalan?*” (“Ya bagaimana *sih*, kata penumpang sudah naik, bagaimana *kok* sampai kondektur ketinggalan?”). Sesaat kemudian bus melaju sedikit pelan dan agak menepi, saya rasa sopir sedang berpikir. Sopir kemudian menanyakan apakah kernet punya nomor ponsel dari kondektur yang tertinggal dan ternyata tidak punya nomor ponselnya. Bus semakin pelan dan lebih menepi, ada sedikit keraguan dari sopir untuk putar balik. Akhirnya sopir menyarankan kernetnya untuk menghubungi *mandoran*³ atau kru searmada yang berada di belakangnya. Hingga sesampai di Terminal Madiun, tiba-tiba ada sebuah bus dari PO Mira yang bergerak cepat dan mendahului untuk kemudian berhenti secara tiba-tiba di depan bus yang saya naiki. Ternyata bus tersebut bermaksud menurunkan kondektur yang tertinggal dan dianggap “tercecer” di jalanan untuk dikembalikan pada armadanya.

Beberapa saat kemudian kondektur yang tertinggal memasuki bus kembali. Dalam bayangan saya, beliau akan marah-marah kepada sopir atau kernet, ternyata di luar dugaan, kondektur masuk ke dalam bus melalui pintu belakang, kemudian berjalan menuju ke arah depan dengan tangan membawa segepok karcis berwarna merah sambil berkata secara lirih, “Karcis baru, karcis baru”. Ketika sampai jajaran bangku bus paling depan sembari memeriksa semua penumpang, kondektur hanya diam tanpa ekspresi yang menandakan kemarahan

³ *Mandoran* adalah sebutan untuk petugas lapangan pengawas keberangkatan bus yang biasanya mengkoordinasi jadwal bus. Ada juga petugas lapangan yang bertugas mengecek pelayanan kepada penumpang biasanya naik atau turun di tengah jalan dikenal sebagai *kontrolan*.

akibat ditinggal, bahkan berbalik berjalan kembali menuju pintu belakang⁴.

Peristiwa di atas adalah satu rangkaian dari berbagai fenomena di jalanan, tepat dua tahun saya melakukan rutinitas mingguan Yogyakarta–Malang (PP) sepanjang 2012–2015. Semua mode angkutan umum telah saya coba dan lebih banyak menggunakan angkutan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) maupun PATAS. Alasan pemilihan bus sebagai mode transportasi utama pilihan menuju ke Malang atau sebaliknya adalah waktu yang lebih fleksibel dan tentunya lebih ramah di kantong. Ada berbagai bus dari beragam Perusahaan Otobus (PO) yang secara reguler memberangkatkan busnya dari Yogyakarta menuju Surabaya. PO Ekamira mempunyai dua armada yaitu Mira untuk kelas ekonomi dan Eka untuk kelas patas. PO Sumber Group memiliki tiga armada bus dengan ciri khas warna biru, yaitu Sumber Kencono, Sumber Selamat, dan Sugeng Rahayu. Jurusan patas Yogyakarta–Malang (PP) tersedia beberapa bus kelas eksekutif yang melayani trayek reguler setiap hari, yaitu Handoyo (Malang–Cilacap via Yogyakarta dan Malang–Purwokerto via Yogyakarta), Rosalia Indah, Zena, dan Safari Dharma Raya (OBL). Saya sadar transportasi umum bukan sekadar masalah trayek dan bus. Ada sisi lain kehidupan bus kelas

⁴ Berdasarkan pengamatan saya, kondektur bus dalam melakukan pekerjaannya, setelah menarik karcis kepada seluruh penumpang, akan menuju area dekat pintu belakang dan melakukan pengecekan dan penghitungan ulang jumlah karcis dengan uang yang masuk. Jika tugas ini telah selesai, ia akan berkeliling melakukan penyerahan pengembalian bagi penumpang yang membayar dengan menggunakan uang besar. Selanjutnya, tugas kondektur mengawasi sirkulasi penumpang, baik yang turun atau yang naik, dan harus selalu siap jika ada *kontrolan* yang datang setiap waktu. Kondektur juga menjadi jam beker bagi penumpang *roster* (*shift* kelompok keberangkatan, lih. footnote 8) malam karena jika telah mendekati daerah tujuan dan kebetulan penumpang tertidur, kondekturlah yang bertugas untuk membangunkan. Sugeng Rahayu (Sumber Grup) sebagai bus idola penumpang Jogja–Surabaya mempunyai tiga *roster* yang terbagi tiga angkatan: pagi, siang, dan malam.

ekonomi⁵ Surabaya–Yogyakarta dari PO Sumber Group, bus yang memiliki tiga armada (Sumber Kencono, Sumber Selamat, dan Sugeng Rahayu) dengan *body livery* bergambar lumba-lumba, khususnya Sugeng Rahayu⁶. Saya kerap menggunakan jasa bus dari PO Sumber Group⁷, baik dari Surabaya menuju Yogyakarta maupun sebaliknya. Terdapat jurusan lain yang menjadi trayek dari PO Sumber Group di luar Surabaya–Yogyakarta yaitu Surabaya–Semarang via Karangjati dan Surabaya–Wonogiri via Solo. Pemberangkatan bus menggunakan sistem pengaturan waktu yang disebut *roster*⁸ dan awak bus hanya mempunyai kesempatan untuk beristirahat selama enam jam yang bisa dilakukan di garasi atau terminal. Jika istirahat di garasi, tersedia

⁵ Perbedaan utama dari bus kelas ekonomi dan patas eksekutif adalah jumlah tempat duduk dan fasilitas pelayanan makan. Sekarang ini tidak sedikit bus ekonomi yang menggunakan fasilitas pendingin udara (AC), namun menggunakan tarif biasa dan menyediakan waktu 15 menit kepada penumpang untuk makan seperti halnya bus dari PO Sumber Group trayek Surabaya ke barat pada malam hari. Tempat pemberhentian untuk makan malam selama 15 menit berada tidak jauh dari *ring road* Madiun arah Jiwan.

⁶ PO Sumber group kerap membuat pembaharuan badan bus dengan menggunakan *body Nucleus3, Legacy, dan Discovery* yang kesemuanya buatan karoseri Laksana. Peremajaan ini sebagai regenerasi demi prioritas kepuasan pelanggan dan bus lama dijual ke perusahaan bus yang melayani trayek pendek seperti Surabaya–Madura dan Surabaya–Banyuwangi.

⁷ Berdasarkan obrolan dengan awak bus, perusahaan otobus yang banyak dikenal dengan Sumber Kencono ini sejak dibentuk tahun 1981 oleh Bapak Setyaki Sasongko, seorang lulusan teknik mesin yang pernah mengenyam pendidikan di Jerman, melalui kerjasama awal dengan PO Kentjono dan mengambil alih PO Maju Mapan yang gulung tikar di awal pendirian hanya memiliki lima armada. Pada awalnya bernama PO Sumber Kentjono dengan trayek awal melayani Yogyakarta–Solo–Madiun–Surabaya–Jember. Namun selanjutnya, mengalami pergantian nama dari Sumber Kencono menjadi Sumber Selamat dan Sugeng Rahayu. Saat ini kurang lebih 230 armada bus dengan kru bus yang mencapai lebih dari 1000 orang.

⁸ *Roster* adalah istilah untuk *shift*/sesi keberangkatan berdasarkan pembagian kelompok bus yang akan mengangkut penumpang dari dan menuju Yogyakarta. Selama 1x24 jam terdiri dari tiga *roster* dan di setiap *roster* terdapat armada cadangan. Favorit saya dalam perjalanan ke Jogja adalah angkutan malam dengan nopol W 7010 UZ yang berangkat dari Terminal Purabaya setiap pukul 23:00 WIB.

tempat tidur khusus untuk kru, sementara tempat istirahat di terminal adalah di dalam bus⁹. Menjelang jam keberangkatan, kru bersiap di terminal, ada yang ngobrol sesama awak dan ada pula yang minum kopi atau sekadar duduk di sekitar bus.

Rasa kepo pada transportasi umum tidak lepas dari rasa penasaran akan perpindahan ruang yang menjadi bahan renungan ketika main di jalur kereta api dekat kantor kecamatan. Sejak kecil saya selalu bertanya-tanya, sampai di mana ujung jalan yang belum beraspal di depan dusun? Itulah yang menyebabkan saya selalu antusias jika diajak bepergian, termasuk setiap kali liburan sekolah selalu minta ke kota. Berangkat ke kota, saya dapat melihat aspal yang pekat, *alus tlunyur*, mobil beraneka ragam, sampai suara kesibukan transportasi kota. Pernah suatu kali saya diajak oleh kakak bersepeda menuju jalan akses ke kota, ketika melihat aspal, sontak turun dari sepeda lalu memegang jalanan. Tidak puas memegang, lantas saya mencium permukaan aspal yang hitam dan keras. Tentu saja spontan saya lakukan setelah memastikan jalanan sepi tidak ada orang yang lewat. Pada kesempatan tertentu saja saya dapat menyaksikan halusness aspal jalan provinsi lintas pantai utara. Jalanan hitam yang biasa menjadi lalu lintas barang maupun orang dari Semarang menuju Surabaya atau Bali.

Mengutip salah satu dialog dalam Film *Fast and Furious 7*, “Orang bilang jalan terbuka bisa bantu kita berpikir. Dari mana kau berasal, ke mana arah tujuanmu”. Setidaknya, itulah intepretasi saya tentang jalanan. Pikiran saya terus berkecamuk sampai di mana kira-kira ujung jalan itu. Jalanan umumnya dianggap hanya tempat untuk berlalu-lalang, lalu lintas barang maupun orang. Namun jika ditelusuri lebih jauh, jalanan adalah arena berbagai kepentingan. Ekonomi dengan pedagang kaki lima, politik dengan spanduk atau kampanye di jalanan dan *marketing* dengan berbagai jenis iklan yang biasa kita jumpai di

⁹ Kerap saya melihat bantal tidur serta tas kepunyaan kru di bagasi atas dekat kursi pengemudi. Tas tersebut berisi peralatan mandi serta pakaian ganti.

jalan. Semua itu diawali dari masa kanak-kanak saya mengamati jalan di depan desa, sampai jalan lintas provinsi yang biasa saya lalui tiga tahunan ini. Ketakjuban terus berlanjut saat perjalanan dilanjutkan menuju jalan raya provinsi yang menghubungkan akses Semarang menuju Surabaya via jalur Lamongan.

Berbicara soal masa kanak-kanak, saya sepakat dengan kajian dari Paula S. Fass (2014) dalam *Encyclopedia of Children and Child* yang memperdebatkan makna kata *childhood*. Ada beragam pendekatan, namun ada beberapa kesepakatan, termasuk masa kecil tergantung pada ruang dan waktu di mana seorang anak itu tumbuh dan berkembang. Meskipun begitu, berdasarkan penelitian dari Marina Warner (2007), segala perbedaan pada dunia anak di berbagai pelosok dunia disatukan oleh beberapa persamaan. Berbicara tentang lagu, cerita, dongeng, kebiasaan, dan ikonografi, semua berhubungan dengan anak-anak, budaya anak atau *kinderculture*. Dinamika anak juga dipengaruhi oleh globalisasi yang melintasi perbedaan ruang dan waktu.

Masa kanak-kanak itu ketika kita bebas bercita-cita. Saya punya dua cita-cita yang menurut saya mulia: menjadi penjual soto ayam Lamongan dan beraktivitas di jalan. Khusus untuk cita-cita kedua, doa saya waktu itu, semoga nanti kalau besar bekerja pada bidang yang setiap kali bertugas diselingi dengan jalan-jalan. Terbukti ketika selesai kuliah, pekerjaan saya tidak lepas dari kehidupan jalan-jalan karena mengharuskan untuk berpindah kota atau kantor. Seorang teman memberi julukan pada saya “manusia AKAP”, maksudnya manusia antar kota antar provinsi.

Masa kecil saya—lebih tepatnya waktu tumbuh kembang saya di desa—lebih banyak dihabiskan dengan kehidupan masyarakat tambak yang akrab dengan sungai dan air. Perahu menjadi salah satu moda angkutan umum yang terkenal pada masa kecil. Trayeknya dari depan dusun sampai pasar ikan. Biasanya digunakan untuk mengangkut orang, barang, dan ikan hasil panen. Sungai seperti jalan raya dengan lalu lalang perahu bertenaga diesel. Jika panen ikan sukses, seluruh

Buku ini tidak diperjualbelikan.

bagian perahu dipenuhi oleh keranjang ikan (*tembres*). Bahkan, jalan pernah menjadi kolam renang. Pernah terjadi banjir besar pada tahun 1995 yang melumpuhkan kehidupan masyarakat petambak di desa saya. Berawal saat pondok Ramadhan masa sekolah dasar yang harus dipulangkan lebih awal oleh pihak panitia karena air merembes dan masuk sampai kelas. Hari-hari selanjutnya sekolah diliburkan. Bahkan pada saat Idulfitri, halaman masjid berubah laksana dermaga karena jemaah salat id berbondong-bondong datang ke masjid menggunakan perahu. Idulfitri yang identik dengan motor baru, sandal baru, maupun celana baru, kala itu tidak berlaku karena perahu, *getek*¹⁰, sandal jepit, dan sarung memberi kontribusi yang berarti bagi kami.

Jika tiba musim libur sekolah, itu kesempatan saya bisa leluasa ke kota. Libur panjang, terutama kenaikan kelas, saya gunakan untuk tinggal sementara di rumah kerabat (*budhe*) yang berada di Surabaya. *Sawang sinawang* kata orang Jawa. Orang kota ingin ke desa, sebaliknya yang desa sangat berkeinginan untuk melihat kota. Dalam wacana, urbanisasi disebut sebagai faktor penarik (*push factors*) dan faktor pendorong (*pull factors*). Transportasi adalah urusan roda dari dan menuju kota. Rumah *budhe* berada di daerah Simorukun, tidak jauh dari jalan tol Surabaya–Gempol. Selepas sarapan, saya memanjat poskamling yang berada di tepi gang kampung *budhe*. Tidak lelah mata melihat lalu lalang kendaraan roda empat berbagai varian. Urusan kecepatan relatif kencang, kecuali kendaraan berat yang mengangkut binaan berat. Hampir setiap waktu mendengar kendaraan berbagai jenis yang lalu-lalang di jalan milik pemerintah yang dibangun atas nama pembangunan berkelanjutan. Bahkan saya berasumsi, orang yang tinggal di sebelah jalan besar, termasuk jalan tol mahir mengenali

¹⁰ Angkutan umum berbasis penyeberangan untuk mempercepat akses dua wilayah dari dua sisi sungai yang belum mempunyai sarana jembatan. Getek berupa sampan dengan tenaga serba manual yang memanfaatkan tali kawat/tambang agar tidak terbawa arus. Di Jawa Timur dikenal dengan sebutan *nambangan*.

kendaraan roda empat apa pun jenisnya hanya dengan mendengar suaranya. Apakah itu kendaraan golongan satu sampai kendaraan berat yang berjalan dengan tertatih; bus yang mendengus; truk yang terbatuk-batuk; sampai mobil bersirene, seperti mobil patroli polisi, ambulans, sampai mobil pemadam kebakaran (*montor kloneng*). Transportasi bukan hanya urusan perpindahan orang maupun barang, namun banyak aspek kompleks yang berada di dalamnya, termasuk aspek humor dalam transportasi. Contoh kondektur yang tertinggal dan orang salah naik angkot menurut saya termasuk dalam fenomena kartunal dalam dunia transportasi dan kejadian tersebut memang sesuatu yang dapat kita temukan sehari-hari.

Aspek keseharian seperti ini menjadi salah satu awal proses kreatif seorang kartunis atau komikus dalam berkarya. Pembaca cenderung suka dengan hal-hal yang ada di sekitar kehidupannya, tetapi kadang luput dari perhatian. Banyak sekali kartunis super deskriptif yang menghadirkan visualisasi keseharian lintas masa. Sebut saja Dhany Pramata (IG: @dhanypramata), seorang kartunis dari Sindikat Kartunis Riau (SIKARI) yang kerap mengangkat tema hal-hal jadul bagian dari masa kecil generasi 90-an. Pembahasan detail kehidupan keseharian dan isu terkini dengan gambar lugas bisa kita lihat pada karya Muhammad “Mice” Misrad (IG: @micecartoon.co.id). Ada juga kartunis dari Malaysia bernama Kamal Nawie (Kartun Rakyat) dari Kota Bharu Kelantan dengan fokus kehidupan orang kampung dari segala aspek dari kuliner sampai permainan anak-anak. Kartunis senior yang terkenal yang karyanya membahas soal keseharian anak kampung Malaysia adalah Mohammad Nor Khalid (Lat) dengan karyanya *Kampung Boy*. Termasuk pula Benny Rachmadi—komikus yang karyanya akan menjadi fokus pembahasan buku ini—melihat masalah keseharian tidak hanya sebagai rutinitas, tetapi sumber inspirasi untuk membuat kartun serial *Lagak Jakarta* (bersama Muhammad Misrad).

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Buku ini mengangkat masalah transportasi umum di ibu kota pada era pradaring dengan segala fenomena kartunalnya dari *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi. Berangkat dari masalah tersebut, buku ini juga ingin menjawab dua pertanyaan mendasar terkait makna dan representasi. Apakah makna yang bisa diungkap dari kartun karya Benny Rachmadi yang dimuat dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*? Bagaimana kartun menjadi media untuk merepresentasikan gaya hidup masyarakat Jakarta terkait dengan masalah transportasi, terutama angkutan umum? Kedua hal inilah yang menjadi titik awal sebutan antropolog *par excellence* untuk Benny Rachmadi melalui proses kekaryanya.

A. Sosok Benny Rachmadi, Sang Kartunis Sekaligus Pengamat Sosial

Benny Rachmadi lahir di Samarinda pada 23 Agustus 1969 dan menyelesaikan studi desain grafis, Fakultas Seni Rupa, Institut Kesenian Jakarta (IKJ) pada tahun 1993. Beliau sempat mengajar di IKJ sampai tahun 2004, di samping menekuni dunia ilustrasi buku dan menjadi ilustrator tetap *Kompas Minggu* untuk rubrik kartun sejak tahun 2003¹¹. Semasa kuliah, beliau sempat bekerja di beberapa studio desain grafis secara *freelance* atau *part time*. Tahun 1989–1990, beliau mengisi rubrik kartun mingguan secara tetap di harian *Bisnis Indonesia*. Semasa mengajar di IKJ, beliau bekerja sebagai ilustrator di Grafiti Press untuk menangani buku anak-anak, selain iklan dan ilustrasi buku lainnya. Tahun 1997, beliau mendapat tawaran dari Kepustakaan Populer Gramedia (KPG) untuk membuat seri *Lagak Jakarta* bersama Muhammad "Mice" Misrad hingga terbit sampai tujuh edisi. Tahun 1998 sampai saat ini, Benny Rachmadi bekerja sebagai ilustrator

¹¹ Bersama dengan Muh. 'Mice' Misrad, Benny R. menerbitkan kartun Benny-Mice di *Kompas Minggu* yang berupa kartun bernarasi namun tak bersambung yang mengungkap keseharian dua orang sekawan yakni Benny dan Mice.

untuk rubrik kartun editorial pada tabloid *Kontan* yang pada tahun 2007 menerbitkan juga koran *Kontan*. Tahun 1999–2002 mengasuh rubrik "Djakarta as Usual" di majalah *djakarta!*. Kesenangan Benny Rachmadi pada kartun merupakan bagian dari proses kreatifnya dalam mengembangkan karyanya,

"Kalau kartun sih memang dari awal saya suka gambar kartun, senang yang lucu-lucu. Saya juga orang yang senang bercanda. Saya merasa cocok di sini, memang itu banyak pertanyaan kok larinya kok nggak ke desain atau bidang yang lain malah di kartun, memang pertama saya suka nggambar ya karena proses setiap gambar dapat dirombak dari gambar realis, gambar yang apa ... bermacam gaya lah, tergantung kebutuhan" (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Benny Rachmadi mempunyai kartunis favorit di antaranya Priyanto, kartunis majalah *Tempo* sekaligus dosen beliau semasa kuliah dan Dwi Koendoro, pencipta Panji Koming pada *Kompas Minggu*. Benny Rachmadi menyukai gaya humor dari Dwi Koen yang bagus dan gampang dicerna.



Foto: Roikan (2007)

Gambar 1.1 Roikan dan Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Benny Rachmadi paling senang mengamati segala hal, yakni sesuatu yang aneh, janggal, membuat penasaran, maupun yang bersifat tidak lazim¹² yang biasa terjadi dalam kehidupan sehari-hari. Benny Rachmadi suka bergaul dengan semua orang dari berbagai golongan tanpa membedakan latar belakang dan kelas sosial. Kebiasaan ini makin terasah ketika masih duduk di bangku kuliah aktif di koran dinding kampus.¹³ Banyak hal dari berbagai fenomena sosial dari kehidupan sehari-hari yang sering terlewat atau dianggap tidak menarik oleh orang-orang, namun bagi Benny Rachmadi dianggap sebagai sesuatu yang menarik. Hal inilah yang mendasari proses kreatif¹⁴ dari Benny Rachmadi dalam berkarya dengan banyak mengamati segala hal, mulai hal yang kerap dibicarakan orang sampai pada hal-hal ringan yang sering dipandang sebelah mata oleh orang lain.

Prestasi yang pernah diraih oleh Benny Rachmadi adalah penghargaan Ikatan Penerbit Indonesia (Ikapi) sebagai ilustrator buku anak-anak terbaik tahun 1995. Tahun 1996, beliau terpilih sebagai pemenang kategori seni adegan atau komik (*sequential art*) pada *Internasional Competition Student Artist* di Savannah, USA. Benny Rachmadi juga kerap menampilkan karyanya dalam beberapa pameran kartun, di antaranya Pameran Kartun untuk Demokrasi yang diselenggarakan Friedrich Naumann Stiftung (FNSt) bekerja sama dengan Persatuan

¹² Benny Rachmadi menyebut sesuatu yang tidak lazim sebagai antilogika yang merupakan salah satu modal untuk dapat menciptakan humor yang bermutu.

¹³ Berdasarkan hasil wawancara, koran kampus yang dikelola Benny Rachmadi semasa kuliah awalnya dikelola bersama teman-temannya, namun karena kontributor naskah semakin berkurang, akhirnya Benny Rachmadi menangani koran dinding tersebut dengan total sehingga banyak temannya yang menyangka sebagai tugas kuliahnya.

¹⁴ Secara teknis dalam berkarya, Benny Rachmadi menggunakan kertas A4 atau HVS 80 gram, tinta cina, kuas, pensil, dan untuk arsir detail beliau memakai Rapido dan Boxy. Tinta cina dan kuas digunakan untuk *out line* setelah terlebih dahulu menggunakan pensil. Perkembangan selanjutnya Benny memakai program-program grafis dalam komputer seperti *Coreldraw* dan *Photoshop* sebagai sarana penunjang dalam berkarya.

Kartunis Indonesia (Pakarti) di Galeri Cipta II Taman Ismail Marzuki, Jakarta pada Oktober tahun 2000 yang diikuti oleh 75 kartunis.

Kartun karya Benny Rachmadi pada bulan Maret sampai April 2007 mewakili Indonesia dalam pameran kartun internasional yang diadakan oleh Pusat Kebudayaan Jepang. Pameran yang mengangkat tema tentang gaya hidup anak muda tersebut diikuti oleh perwakilan kartunis dari berbagai negara se-Asia, diantaranya Malaysia, Jepang, China, Thailand, Filipina, dan lain sebagainya. Pameran ini diadakan dengan sistem *road show* yakni dipamerkan secara berkeliling dari satu negara ke negara lain.

B. *Lagak Jakarta* dan Potret Realita Kehidupan Metropolitan

Lagak Jakarta adalah seri cerita bergambar (cergam) dalam bentuk komik bergaya kartunal¹⁵ yang diterbitkan oleh KPG. Cergam ini merupakan potret dari keseharian masyarakat kota Jakarta, sebuah kota metropolitan yang menjadi tempat bertemunya berbagai masyarakat dengan latar belakang yang bervariasi. *Lagak Jakarta* dibuat bukan hanya berdasarkan dugaan atau khayalan belaka. Seluruh ceritanya bersumber dari kenyataan tentang kehidupan sehari-hari masyarakat yang sulit ditebak.

Berdasarkan hasil wawancara langsung dengan Benny Rachmadi, proses awal pembuatan seri *Lagak Jakarta* diawali dari permintaan langsung dari penerbit.

¹⁵ Komik berdasarkan gaya visualisasi dibedakan menjadi komik kartunal dan komik ilustratif. Komik kartunal adalah komik yang lebih menekankan pada unsur humor dengan gaya gambar yang mirip gaya kartun, sedangkan komik ilustratif lebih menekankan pada gaya gambar dan tema yang lebih realistis, bahkan berusaha menghindari kesan humor.

”Saya diminta dulu ... dulu saya diminta diajak ngobrol kita bikin apa nih, kebetulan saat itu KPG belum berdiri, jadi belum banyak yang diterbitkan. Kita diminta, terus kita berembuk bikin apa yang belum ada nih buku yang mengupas kehidupan Jakarta, itu terus tiga orang yang diminta bukan saya yang ngajuin sendiri ...” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Secara pribadi, Benny Rachmadi lebih suka jika seri *Lagak Jakarta* disebut sebagai esai kartun karena selain berupa kumpulan gambar kartun, terdapat teks yang menjadi penguat pesan yang ingin disampaikan pada pembaca.

Kekuatan pesan dari serial *Lagak Jakarta* ini membuat rasa apresiasi yang meledak-ledak saat saya pertama kali membacanya. Bagi saya, itu karya yang luar biasa. Bahkan mencuri perhatian saya sampai secara khusus menjadi bahan penelitian untuk skripsi di Antropologi Sosial FISIP UNAIR pada tahun 2006–2007 silam karena salah satu edisi dari *Lagak Jakarta* yang secara khusus membahas topik jalanan. Ya, *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* merefleksikan situasi metropolitan Jakarta lewat dinamika angkutan umumnya. Sebagai seorang yang tumbuh dan besar mengamati fenomena transportasi, tanpa ragu edisi tersebut saya jadikan fokus kajian untuk skripsi saya yang pada akhirnya akan menjadi dasar dari penyusunan buku ini.

C. Autoetnografi: Memaknai *Lagak Jakarta*

Autoetnografi merupakan salah satu cara penulisan etnografi yang menggunakan pengalaman personal untuk memeriksa, mengkritisi fenomena kultural dalam lingkup yang lebih luas (Jones, 2013). Data hasil wawancara dengan informan diinterpretasi, kemudian dianalisis. Sementara itu, data hasil pengamatan dinarasikan untuk mendukung analisis data dari lapangan. Analisis data dilakukan dengan mendialogkan data dengan konsep angkutan umum dan gaya hidup metropolitan, khususnya yang berhubungan dengan transportasi prading

Buku ini tidak diperjualbelikan.

di Jakarta. Pemaknaan kartun dilakukan berdasarkan apresiasi yang dihimpun dari informan (*reader*) dengan latar belakang yang beragam. Siapa saja mereka?

Sementara itu, analisis visual dilakukan menggunakan metode semiotika dengan menggabungkan data wawancara dengan Benny Rachmadi dan informan terpilih, para pembaca kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*. Oleh karena itu, bagaimana kartun dapat membawa makna dan menjadi representasi realita adalah elemen penting yang perlu dipahami sebelum kita mulai membahas subjek utama buku ini.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Kartun, Makna, dan Representasi Sosial

2

A. Kartun, Komik, dan Karikatur

Kartun jika ditinjau dari seni rupa berasal dari seni ilustrasi. Pengurutan seni (rupa) versi Prancis terdiri dari arsitektural, seni lukis, seni pahat dan ukir, seni fotografi dan seni yang menyangkut waktu, musik, tari, sinema televisi, dan komik (Hidayat & Masinanbow, 2001). Tabel 2.1 menjelaskan perbedaan kartun, komik, dan karikatur.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Tabel 2.1 Perbedaan Kartun, Komik, dan Karikatur

Aspek	Kartun	Komik	Karikatur
Definisi	Ilustrasi yang menekankan pada suatu momen yang didominasi oleh humor dan berfungsi sebagai hiburan.	Ilustrasi yang berbentuk cerita bergambar dengan narasi yang cenderung panjang bahkan sampai bersambung dan berfungsi sebagai hiburan.	Ilustrasi yang digunakan sebagai media untuk mengungkapkan ketidaksenangan pada sesuatu dan berfungsi sebagai media sindiran.
Format	Ilustrasi dalam satu momen atau lebih dapat berupa gambar tanpa kata maupun dengan balon kata atau keterangan di bawah panel.	Ilustrasi dengan panel yang berurutan yang dilengkapi dengan balon kata-kata dan keterangan di atas gambar.	Ilustrasi dalam bentuk gambar tanpa teks maupun dengan teks yang dalam penggambarannya mengalami eksagerasi dan deformasi bentuk asli dari sebuah objek.
Penerbitan	Bersama dengan media massa atau mandiri	Umumnya diterbitkan secara mandiri	Bersama dengan media massa
Klasifikasi	Kartun humor dan editorial	Komik kartunal ¹⁶ dan ilustratif	Karikatur satir ¹⁷ dan penyadaran
Tingkat aktualisasi	kurang diperhatikan	Kurang diperhatikan	Sangat diperhatikan
Stereotip yang berkembang dalam masyarakat	Dianggap sebagai humor murahan	Buku yang hanya membuat anak-anak menjadi malas belajar	Humor yang penuh hujatan

¹⁶ Komik kartunal adalah komik yang dalam visualisasinya menekankan pada sisi humor dan gambar yang mempunyai karakter, bukan pada ilustrasi yang realistis, namun lebih bergaya kartun.

¹⁷ Visi yang dibawa gambar karikatur pada dasarnya adalah sebagai sarana dalam mengkritik dengan sindiran yang halus.

Kartun adalah penggambaran tentang sesuatu secara sederhana atau dengan cara yang dilebih-lebihkan atau dipelesetkan sama sekali, dengan tujuan menghadirkan sesuatu dengan lucu bahkan terkesan dungu (Marianto dalam Indarto, 1999). Kartun adalah sebuah gambar¹⁸ atau serangkaian gambar yang memuat cerita atau pesan dalam wujud sindiran atau humor (*The World Book Encyclopedia* dalam Intisari, Januari 1992). Seorang antropolog, Dr. Mark Hobart menyebut kartun sebagai suatu bentuk seni yang berbeda, mampu membuat situasi kompleks menjadi elemen sederhana sebab kartun adalah sarana yang mampu mengubah cara memahami dunia dengan menekankan aspek yang biasanya terkubur dalam hiruk pikuk kita sehari-hari (Museum Pendet, 2004).

Kartun adalah sebuah gambar yang bersifat representasi atau simbolik, mengandung unsur sindiran, lelucon, atau humor (Setiawan, 2002). Kartun mengungkapkan masalah sesaat secara ringkas yang lebih berkepentingan pada momen, namun digarap tajam dan humoris dengan menekankan pada esensi atau inti permasalahan sehingga tidak jarang memancing senyum dan tawa pembaca. Humor dalam kartun merupakan perpaduan antara ide (*idea*) dan menggambar (*drawing*) yang diupayakan untuk membuat orang yang melihat tersenyum sekaligus merenung (Mishon, 2003).

B. Sejarah Keberadaan Kartun

Kata kartun berasal dari bahasa Inggris *cartoon* atau dalam bahasa Italia *cartone* yang berarti kertas tebal. Awalnya, kartun mengacu pada pengertian gambar rencana. Dalam seni murni, kartun merupakan gambaran kasar atau sketsa awal dalam kanvas besar atau hiasan dinding pada bangunan arsitektural, seperti mozaik, kaca, dan *fresco*¹⁹

¹⁸ Ilustrasi yang gambarnya mengalami perubahan bentuk (deformasi).

¹⁹ Pada awalnya, kartun dibuat untuk membantu dalam pembuatan *fresco*, yakni seni menggambar di kaca dengan warna-warna yang indah dan mengilustrasikan suatu legenda atau mitos pada masyarakat Eropa.

(Marianto dalam Indarto, 1999). Bukti arkeologis telah menemukan gambar kartun atau karikatur sudah ditemukan pada dinding-dinding dan jambangan bunga pada zaman Mesir Kuno dan Yunani Kuno (Masuk bui, Januari 1992).

Masa Renaissance yakni pada abad ke-16, Michelangelo Buonarroti (1475–1564) memakai kartun dalam mengerjakan karya *fresco* tentang kisah penciptaan manusia yang sangat terkenal dan sampai sekarang dapat dilihat di Kapel Sistine (Marianto dalam Indarto, 1999). Bapak kartun modern²⁰ adalah seniman yang berasal dari Prancis, Honore Daumier (1830–1870). Beliau membuat kartun para pemimpin Prancis untuk koran dan majalah Prancis, bahkan sempat dipenjara pada tahun 1832 karena menggambar karikatur Raja Louis Philippe (Masuk bui, Januari 1992). Tahun 1843 merupakan masa ketika kehadiran kartun mulai diperhitungkan keberadaannya. Pada tahun tersebut diadakan sebuah pameran besar dan kompetisi kartun²¹ yang digagas oleh Pangeran Albert, suami Ratu Victoria dari Inggris.

Kartun yang berjudul *Substance and Shadow* karya John Leech merupakan sindiran yang disiapkan untuk pembangunan *fresco* di New Palace of Westminster (1843) dan kemudian dibuat pengertian modern dari kata *kartun* dalam media cetak modern yaitu ilustrasi kartun biasanya bertujuan humor. Konsep ini mulai dipakai dari tahun 1843 ketika majalah *Punch* menerapkan istilah untuk gambar sindiran dalam salah satu halamannya, terutama sketsa yang dibuat oleh John Leech. Awal parodi sebuah kartun dilihat pada *fresco* bersejarah di New Palace of Westminster. Judul asli untuk gambar yang dibuat oleh tukang pensil (ilustrator) majalah *Punch* dan judul baru *cartoon*

²⁰ Dalam bidang editorial dan politik, terjadi pergeseran kartun secara esensial sebab kini kartun lebih condong untuk meyebut sketsa kasar berkarakter ekstrem yang dibuat komikus dengan orientasi kepentingan editorial, hiburan, bahkan iklan.

²¹ Pameran dan kompetisi ini bertujuan untuk mendapatkan sebuah desain hiasan dinding bagi gedung parlemen yang baru.

dimaksudkan untuk sesuatu yang bersifat ironis dengan referensi sikap memperkaya diri dari para politisi barat.

Tahun 1900, kartunis editorial Sir David Law dari Selandia Baru membuat karakter pada diri Kolonel Blimp, yakni sosok militer tua yang reaksioner. Low memulai karier sebagai kartunis pada tahun 1914 dan pada tahun 1919, ia pindah ke Inggris. Terkait dengan perkembangan kartun secara kronologis, tahun 1930–1940 adalah masa popularitas buku-buku komik, sedangkan tahun 1935 sampai 1945 (pasca-Perang Dunia II) merupakan masa popularitas komik-komik humor.

Teknis masa lalu dalam menerbitkan kartun (sebelum berkembangnya cetak dan separasi warna) adalah dengan cara manual yaitu kartunis langsung menggambar di atas blok kotak kayu²². Setelah gambarnya pasti bisa dengan pensil atau pena, pengukir lantas mengukirnya sesuai garis coretan. Proses ini membutuhkan waktu kurang lebih 24 jam. Semakin berkembangnya teknik cetak, proses pembuatan kartun menjadi lebih efektif dan efisien, terlebih lagi setelah berkembangnya teknik digital.

Seiring dengan kemajuan zaman, para kartunis mengadakan inovasi terhadap kartun yang kemudian memunculkan film kartun. Awal munculnya film kartun sebagai gambar kartun yang bergerak dipelopori oleh gambar kartun dengan bentuk kuda yang merupakan hasil olahan dari foto yang dibuat oleh Edweard Muybridge pada abad ke-19. Gambar yang sederhana berada di antara komik strip dan awal film animasi. *Kartun* merujuk pada animasi dan istilah ini menjadi sesuatu yang umum pada perkembangan selanjutnya. Film kartun dapat disaksikan pada layar televisi atau di bioskop dengan menampilkan gambar ilustrasi yang dibuat seakan-akan bisa bergerak. Kata kartun (*cartoon*) biasanya dipersingkat menjadi *toon*. Hal ini dipopulerkan

²² Teknik ini bisa dipakai berulang-ulang untuk membuat kopian atau duplikasi.

oleh film yang dibintangi Rogger Rabbit. Film kartun kebanyakan menjadi program konsumsi anak-anak yang memuat cerita fabel²³, manusia super, petualangan, dan jenis tema film kartun yang lain.

C. Klasifikasi Kartun

Ruang lingkup kartun berasal dari berbagai macam ranah kehidupan yang terdiri dari sejarah (*history*), sesuatu yang melawan arus (*current affairs*), hubungan sosial (*relationships*), profesi dan pekerjaan (*profession dan work*), binatang (*animal*) dan ilmu pengetahuan (*science*) (Mishon, 2003). Jenis kartun berdasarkan fungsinya dibagi menjadi tiga, yakni kartun humor (*gag cartoon*), kartun editorial atau politik (*political cartoon*), dan kartun sosial (*social cartoon*) (Sudarmo, 2004). Kartun humor adalah kartun yang berfungsi untuk sekadar menghibur, mengangkat humor-humor yang sudah dipahami secara umum oleh masyarakat, bahkan tidak jarang digunakan sebagai sindiran terhadap fenomena sehari-hari yang terjadi di masyarakat sehingga kartun jenis ini agak mirip dengan kartun sosial, hanya bedanya lebih fokus pada humor.

Kartunis humor modern ditemukan dalam majalah dan koran. Pada umumnya, kartunis humor modern konsisten dalam gambar tunggal dengan teks di bagian bawah gambar atau dengan menggunakan balon kata-kata. Sebagian kalangan menganggap kartunis dari New York, yakni Peter Arno, adalah bapak kartun humor modern. Kartunis humor lainnya yang masuk dalam catatan kartunis humor adalah Charles Addams, Gary Larson, Charles Barsotti, Chon Day, dan Mel Calman.

Kartun editorial adalah variasi dari kartun yang banyak kita temukan dalam mayoritas media massa, terutama media cetak (koran, tabloid, dan majalah). Kartun editorial sering memasukkan balon

²³ Cerita tentang binatang yang dapat bertingkah laku layaknya manusia.

kata-kata dan kadang-kadang menggunakan panel lebih dari satu. Meskipun kartun ini juga mengandung humor, mereka lebih banyak mengusung tema yang serius, seperti kondisi perpolitikan yang menyoroti perilaku atau kebijakan pemerintah, bahkan kadang-kadang menggunakan sesuatu yang ironi dan sindiran. Fungsi lain dari kartun editorial adalah untuk menggoyang opini publik atau mendramatisasi sebuah berita.

Seni, khususnya seni rupa, biasanya mempunyai bagian sebagai metafor visual untuk mengilustrasikan pandangan terhadap topik sosial dan politik. Kartun politik tidak hanya sekadar berfungsi sebagai ilustrasi yang sarat kritik tajam, namun merupakan media refleksi suatu permasalahan. Beberapa kartunis yang termasuk dalam kartunis editorial adalah Herblock, Mike Peters, David Low, dan Gerald Scarfe.

Indonesia mempunyai beberapa kartunis editorial yang mulai turut mewarnai dinamika kehidupan berbangsa. Dari era awal kemerdekaan ada Kho Wan Gie atau lebih dikenal dengan *Put On* dkk. (1930-an) sebagai bapak kartunis Indonesia, *Si Apiao* karya Goei Kwat Siong (1950–1960-an), *Sie Jin Koei* karya Siauw Tik Kwie (1955–1960). Era Demokrasi Parlementer (1950–1959) ada kartunis (karikatur politik) Sam Soeharto, Sibarani, dan Ramelan. Periode 1960–1970-an ada Alex Dinuth, Sanento Yuliman, dan Tris Sakeh. Periode 1970–2000-an ada G. M. Sudarta, Pramono, Dwi Koendoro (Panji Koming), Jaya Suprana, Si Jon, Tony Tantra, Subro, Oet, Johnny Hidayat, T. Soetanto (*Jakarta Post*), Thomas Lionar, Non-O S Purwono, Gatot Eko Cahyono, Goenawan Pranyoto, Koesnan Hoesie, Jitet Koestana, Thomdean, Didie S. W., Rahmat Riyadi (Timun), T. Riyadi, Jango, Ebo, Wahyu Kokkang, Djoko Susilo, Muh. Ifoed, dan Marten.²⁴

²⁴ Berdasarkan catatan mengikuti webinar bertajuk “Kartun dan Kartunis Indonesia” dengan pembicara Darminto M. Sudarmo (kartunis senior, pakar humor, dan pendiri Komunitas Kartunis di Kaliwungu, Kokkang) yang diselenggarakan Kampoeng Semarang pada 15 Juli 2021.

Sementara itu, kartun sosial lebih banyak mengangkat fenomena sosial yang terjadi dalam masyarakat. Bentuknya tidak selalu sindiran atau kritik, namun dapat berupa deskripsi terhadap kehidupan sehari-hari masyarakat. Roland Fiddy adalah seorang kartunis yang mengangkat tema tertentu. Ke mana pun dia pergi, pulang jadi sebuah karya dengan melihat aspek keseharian secara detail. Roland Fiddy membuat 11 seri kartun *Lucu dan Fanatik*, di antaranya yang terbit di Indonesia adalah golf, ayah, uang, anjing, kucing, diet, suami, komputer, dan main ski. Kartun sosial lebih dikenal sebagai kartun humor seperti karya kartunis senior Jaya Suprana yang menjadi kontributor kartun gag di media Jerman. Kartunis Priyanto Sunarto (Pak Pri) sebagai dosen ITB yang menjadi kartunis di *Tempo* berupaya mendekati suatu masalah melalui cara sosial dengan mengandalkan riset dan analisis sosial yang tajam, tidak cukup menyindir secara satir. Nank Ngablak termasuk kartunis humor yang selera humornya kadang sulit ditebak. Ada juga kartunis strip spesialis tema humor dari Kaliwungu Kendal yang bernama Muslih Kokkang (Kenyoet).

Seorang kartunis²⁵ yang kompetitif harus memenuhi persyaratan tertentu. Ada tiga elemen yang harus dipenuhi, di antaranya kompetensi di bidang teknis/artistik, kompetisi di bidang pengamatan atau observasi, dan kompetisi di bidang lelucon (Sudarmo, 2004). Khusus untuk elemen kedua, seorang kartunis adalah orang yang memiliki kemampuan dalam mengamati berbagai fenomena dan masalah secara cermat dan akurat, terutama menyangkut detail dan substansi.

Komik strip yang sering disebut sebagai kartun strip di Inggris ditemukan dalam beberapa surat kabar (harian) dan terdiri dari seri pendek ilustrasi kartun dalam rangkaian. Kartunis yang menggeluti kartun strip di Inggris tidak disebut sebagai kartunis, tetapi komikus bahkan pelawak. Meskipun demikian, pembuat komik strip, termasuk

²⁵ Kartunis lebih dari sekadar seorang tukang gambar karena kartunis sejati harus mampu merumuskan dan menyimpulkan apa yang dibuatnya.

yang menekuni buku komik dan novel grafis, ditunjuk sebagai kartunis. Humor bukan satu-satunya bidang garapan dalam kartun strip sebab beberapa kartunis menggunakan tema-tema yang bersifat petualangan dan drama. Beberapa kartunis yang menekuni kartun strip pada awal kemunculannya, antara lain Charles Schulz²⁶, Bill Watterson, Scott Adams, Mort Walker, dan Steve Bell.

D. Ragam Gaya Visualisasi Kartun

Salah satu elemen yang harus dipenuhi oleh seorang kartunis adalah kompetisi di bidang teknis/artistik. Teknik dasar yang harus dikuasai oleh seorang kartunis adalah kemampuan dalam menggambar perspektif dan anatomi, khususnya tubuh manusia. Kartun pada dasarnya adalah bentuk penegasan melalui penyederhanaan dari usaha pencitraan yang dirancang menyerupai subjek (Mc Cloud, 2001). Artinya, proses kreatif yang dilalui oleh seorang kartunis adalah menggambar suatu objek tanpa harus menekankan detail visual sebagaimana ilustrator gambar realis. Kartunis tidak banyak menghilangkan detail, namun harus lebih memusatkan diri pada detail tertentu. Tahap selanjutnya, seorang kartunis perlu penguasaan terhadap beberapa elemen penting dalam visualisasi kartun, di antaranya ekspresi²⁷, pergerakan (*movement/arcs*), fokus, skala, dan teknik pemberian warna serta bayangan.

Penentuan gaya dalam proses kreatif pembuatan kartun merupakan pilihan dari seorang kartunis untuk memilih aliran, perbendaharaan gaya atau gerak-gerik atau subjek (Mc Cloud, 2001). Gaya adalah kelanjutan dari pencetus gagasan dan bentuk dalam pembuatan karya seni visual, termasuk juga kartun. Berdasarkan

²⁶ Kartunis ini dijuluki sebagai *Snoopy King*, berasal dari Santa Rosa City, California. Kreator tokoh kartun *Snoopy* sebagai seekor anjing putih yang lucu dan menggemaskan dan dapat berpolah tingkah seperti manusia.

²⁷ Terdiri dari ekspresi maksimum dan ekspresi minimum. Ekspresi maksimum lebih dikenal dengan istilah eksagerasi yakni melebih-lebihkan sesuatu, dalam hal ini adalah raut muka tokoh kartun.

akulturasi budaya asing yang masuk ke Indonesia, terdapat tiga gaya atau aliran yang berlaku dalam dunia kartun atau komik Indonesia, yakni gaya Eropa, Amerika, dan Jepang. Gaya Eropa lebih menekankan pada eksagerasi tokoh, gaya Amerika menekankan pada bentuk realis, dan gaya Jepang (*manga*) terbentuk dengan model yang terstruktur seperti mata besar dan dagu lancip atau lebih dikenal sebagai efek topeng (Mc Cloud, 2001).

Joel Mishon, seorang kartunis dari Inggris membuat klasifikasi kartun berdasarkan gaya visualisasi yang bersifat universal terdiri atas lima bentuk, yaitu:

1. Kartun Tabloid (*Tabloid Cartoons*)

- Gaya gambar sering dijumpai dalam kartun humor populer;
- Bentuk praktis, garis simpel, dan tidak ada bayangan;
- Visualisasi wajah ramah dan mempunyai beragam ekspresi;
- Eksagerasi mempunyai sifat cenderung bulat, tidak kaku maupun bersikuisu;
- Fokus pada aksi utama sehingga tidak terlalu membutuhkan detail;
- Sering dijumpai dalam komik anak-anak.



Sumber: Kokkang (2020)

Gambar 2.1 Kartun karya Wahyu Kokkang dalam Rubrik “Clekit” pada Harian *Jawa Pos*

2. Kartun *Broadsheet* (*Broadsheet Cartoons*)

- a. Banyak dijumpai dalam kartun editorial²⁸;
- b. Gambar lebih detail;
- c. Arsiran dan garis bayangan seimbang, humor lebih sedikit;
- d. Pemberian bayangan tergantung dengan situasi;
- e. Gaya gambar terkesan lebih “keras” dengan menggunakan lebih banyak garis yang kaku atau bersiku-siku;
- f. Ekspresi muka lebih minimalis, roman muka yang tak berubah sehingga terkesan ramah;
- g. menggunakan garis dan arsir yang berbayang-bayang untuk menambah kepekatn dalam gambar.



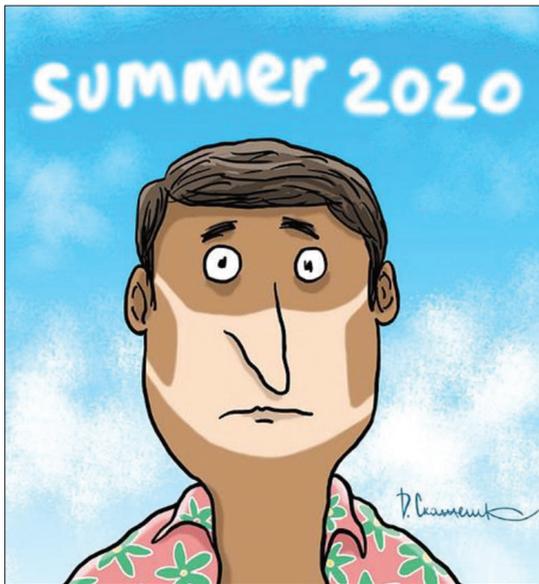
Sumber: Rachmadi (1999)

Gambar 2.2 Kartun Karya Benny Rachmadi dalam Pameran Kartun untuk Demokrasi (Oktober 2000) di Galeri Cipta II Taman Ismail Marzuki, Jakarta.

²⁸ Kartun sindiran terhadap berbagai fenomena sosial politik dengan maksud untuk penyadaran, namun kecenderungan yang dapat mengerti adalah pembaca dengan tingkat pendidikan tinggi (Mishon, 2003: 64).

3. Kartun Imut (*Quirky Cartoon*)

- a. Visualisasi muka sederhana, mengandalkan kepraktisan dalam gambar, bentuk kepala lebih beragam sehingga banyak kombinasi dan kartunis lebih bebas berkreasi;
- b. Bentuk tubuh relatif sama, terkesan kekanak-kanakan, imut, gemuk, dan pendek;
- c. Teknik bayangan menggunakan arsiran sederhana (efek pena), namun ada juga yang memakai teknik pewarnaan efek semprot.²⁹



Sumber: Irancartoon (2020)

Gambar 2.3 Kartun Karya Dmytro Skazhenyk (Ukraina)

²⁹ Teknik ini bertujuan untuk menghadirkan kesan seperti hasil *air brush*. Cara paling murah dan sederhana dengan menyemprotkan cat air ke kertas gambar dengan menggunakan sikat gigi.

4. Kartun Ilustratif (*Illustrative Cartoon*)

- a. Visualisasi bergaya realis, sketsa tidak sederhana bahkan terkesan rumit;
- b. Banyak dijumpai dalam komik-komik Marvel³⁰ yang cenderung menggunakan ilustrasi realis;
- c. Kontas antara gambar yang detail dengan humor menjadi semacam kejutan untuk pembaca karena meletakkan dua konsep secara bersamaan, detail visual dan humor;
- d. Fokus pada gambar sehingga kartunis aliran ilustratif memerlukan pentingnya pengetahuan dan ketrampilan yang luas dalam menggambar perspektif dan penggambaran figur.



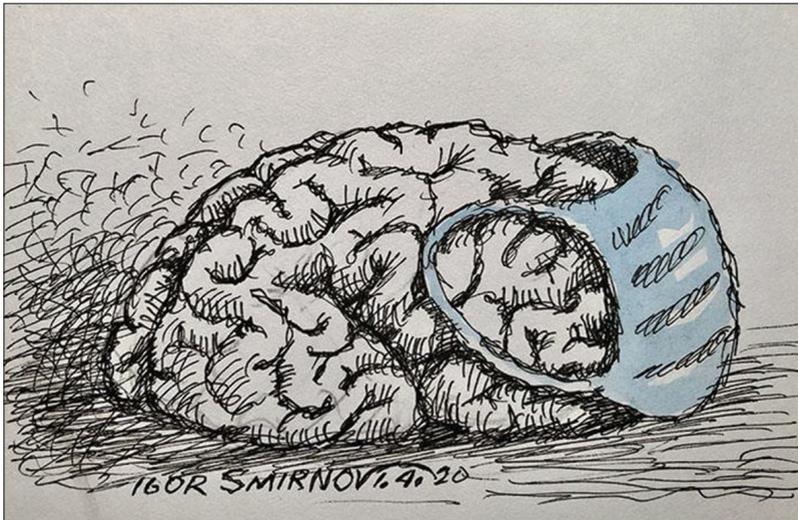
Sumber: Irancartoon (2020)

Gambar 2.4 Kartun Karya Alireza Zakeri (Iran)

³⁰ Karakteristik komik Marvel adalah menggunakan penggambaran yang sangat memperhatikan anatomi tubuh dan detail visual yang dibuat sempurna.

5. Kartun *Faux-naif* (*Faux-naif Cartoon*)

- Kartunis aliran ini sengaja menggambar seperti kartun amatiran yang mempunyai kemampuan menggambar yang rendah seperti gambar anak kecil yang tergesa-gesa;
- Gambar “buruk”³¹, terlihat mentah, tidak umum, dan dekat dengan lelucon berlatarbelakang ajakan yang tidak dapat dijelaskan;
- Prinsip yang dipakai dalam kartun aliran ini adalah gambar yang bagus, tetapi dengan lelucon yang buruk tidak dapat dikatakan lucu atau mempunyai humor yang tidak berkualitas. Lelucon yang baik tidak memandang baik/buruknya gambar;
- Gaya gambar yang longgar (fleksibel) serta bentuk gambar yang sangat praktis dan sederhana seperti lingkaran, garis tegak, dan kotak;
- Menghindari detail yang berat, terlihat jumlah garis yang sedikit.



Sumber: Irancartoon (2020)

Gambar 2.5 Kartun Karya Igor Smirnov (Rusia)

³¹ Menambah nilai humor jika diletakkan dengan cara yang benar.

E. Fungsi dan Peran Kartun

Kartun sebagaimana komik merupakan media yang multiguna sebab keberadaan kartun tidak hanya menyajikan hiburan dari humor yang terkandung di dalamnya, tetapi mempunyai beragam fungsi lain (Ahmad dkk., 2006), di antaranya:

1. Kartun sebagai media hiburan yang murah meriah;
2. Sebagai media untuk bercerita;
3. Media pendidikan;
4. Media untuk berekspresi dan bereksploitasi.

Manusia pada dasarnya adalah makhluk yang menyukai keindahan yang diwujudkan dalam bentuk ekspresi. Ekspresi adalah penyaluran hasrat maupun manifestasi dari imajinasi maupun tanggapan terhadap berbagai fenomena yang terjadi dalam kehidupan sehari-hari. Kemampuan seorang kartunis untuk menertawakan, selain mengecam, dapat menjadi sarana pelepas kelelahan masyarakat sehingga kartun dapat menjadi salah satu alternatif untuk melepaskan tekanan dari rasa khawatir;

5. Media refleksi pemikiran, pandangan, dan kenyataan visual yang terjadi pada satu tempat dan satu masa atau zaman yang diwakilinya;
6. Media imperialisme modern.

Semakin maraknya peredaran, terutama komik impor, khususnya dari Jepang (*manga*), membawa pengaruh terhadap pola pikir para pembaca, terutama generasi muda karena tema yang diangkat dalam komik tersebut didominasi oleh kebudayaan keseharian masyarakat Jepang. Komik impor lain dari Amerika maupun Eropa berdampak pula pada obsesi para pembaca untuk dapat menjadi seperti apa yang ada dalam komik itu. Hal ini berdampak pada munculnya gaya hidup ala barat yang dapat menggeser gaya hidup asal;

7. Media propaganda.

F. Tipe Humor dalam Kartun

Kekuatan kartun terletak pada bentuk visual, hemat kata-kata, bahkan tidak memerlukan keterangan dan komentar sama sekali. Visualisasi dalam kartun sendiri sudah lebih dari kata-kata dan komentar. Humor³² merupakan salah satu teknik yang sering digunakan oleh para kartunis untuk mengemas visualisasi imajinasinya. Inti dari humor adalah kejutan³³ yang dapat membuat pembaca berspekulasi dan menawarkan perspektif yang baru atau tidak biasa. Klasifikasi berbagai macam tipe humor yang terdapat dalam kartun (Mishon, 2003), di antaranya

1. Permainan Kata-Kata (*The Pun*)

Permainan kata-kata merupakan bentuk yang paling mudah dan sederhana dari sebuah lelucon. Jenis humor ini dapat menimbulkan beragam interpretasi dari pembacanya karena menggunakan kata-kata dengan nada yang sama, tetapi mempunyai makna yang berbeda. Permainan kata-kata dapat menimbulkan kesan lucu karena dapat membuat gambar, ide, dan asosiasi menjadi tak terduga.



Sumber: Indarto (1999)

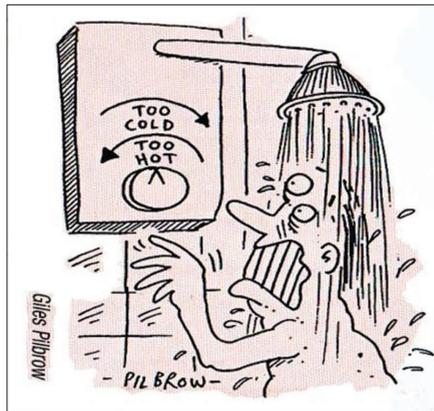
Gambar 2.6 Kartun Tafsir Baru Sumpah Pemuda Karya Kus Indarto

³² Humor muncul dari sesuatu yang tak terduga dan/dari kebutuhan manusia untuk tersenyum atau untuk menertawakan keseriusan dirinya sendiri.

³³ Kejutan adalah kenyataan yang “menyesatkan”, sulit diduga dan dapat menimbulkan ide segar bagi pembaca. Selain itu, sifat dasar humor yang lain adalah mengeco, melanggar tabu, sesuatu yang tak biasa, sesuatu tak masuk akal yang kontradiktif dengan kenyataan, kejahilan, dan plesetan (Anwari, 1999, 6–7).

2. Humor Penglihatan (*Observational Humour*)

Humor jenis ini menekankan pada anekdot yang bagus tentang pandangan seseorang terhadap sesuatu yang merefleksikan pengalaman, terutama pada sesuatu yang salah kaprah. Secara visualisasi, humor jenis ini dalam kartun digambarkan dengan pandangan dari tokoh atau karakter terhadap sesuatu yang tidak biasa ditemui dalam kehidupan sehari-hari. Eksagerasi dalam jenis humor ini juga sering digunakan kartunis. Sebagai contoh, saya mengambil kartun karya Giles Pilbrow dalam buku *Cartoon Workshop* karya Joel Mishon. Kartun karya Giles Pilbrow menggambarkan seorang lelaki yang sedang mandi di *shower*. Kejanggalan yang terlihat adalah pada tombol pemilihan suhu, yang dituliskan *too cold* dan *too hot* sehingga lelaki yang mandi tersebut menjadi ketakutan.

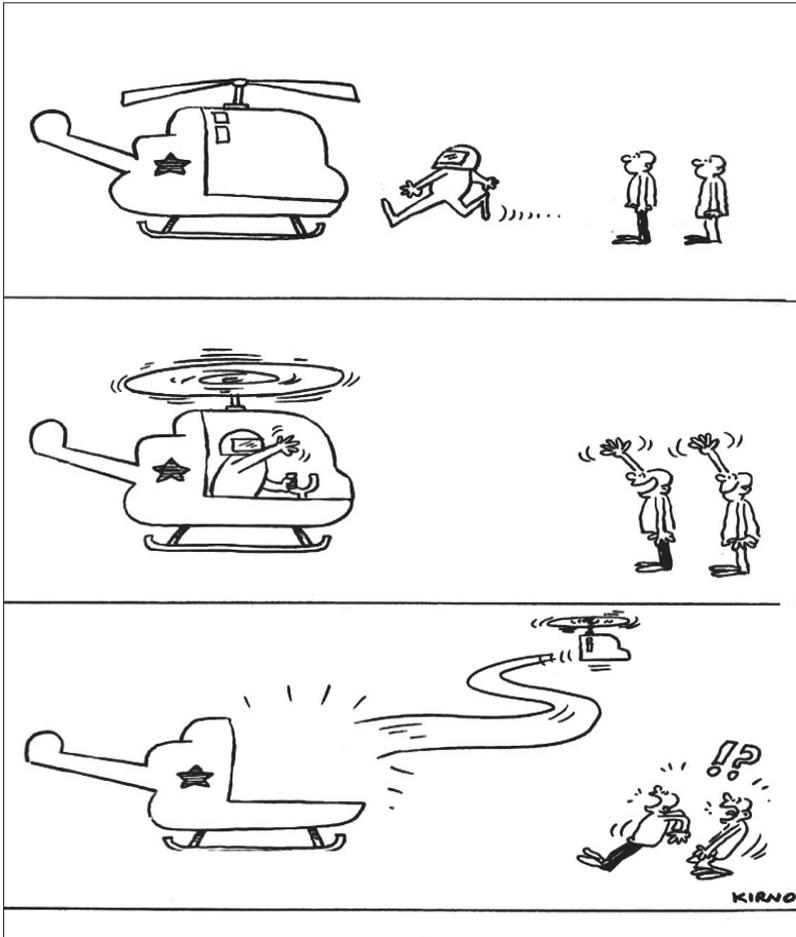


Sumber: Mishon (2003)

Gambar 2.7 Kartun Karya Giles Pilbrow

3. Humor Kejutan (*What If..?*)

Tipe humor ini berawal dari pertanyaan apa yang terjadi jika variabel X bertemu dengan Y, lalu untuk menjadikan lelucon, pertanyaan diganti dengan apa yang terjadi jika variabel X bertemu dengan variabel selain Y, bisa jadi Z atau W. Kombinasi inilah yang dapat menampilkan sesuatu yang lucu, bahkan hal yang dilematis.



Sumber: Hadi (1997)

Gambar 2.8 Kartun Karya Tukirno Hadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

4. Humor Bisu (*Silent Humour*)

Kartun yang menganut tipe humor ini sering digambarkan dengan gambar tanpa teks. Ide dasar yang mengawali tipe humor ini adalah pandangan jika kita tidak mempunyai kata-kata, kita masih mempunyai kejutan terhadap pembaca dengan menampilkan komedi fisik yang lebih menekankan pada sikap dan bahasa tubuh.



Sumber: *Bog-Bog Bali Cartoon Magazine* (Januari 2005)

Gambar 2.9 Kartun Karya Meng

Buku ini tidak diperjualbelikan.

5. Silly Humour

Humor ini berawal dari pandangan terhadap seseorang yang melakukan sesuatu yang bodoh. Kebodohan tidak selalu merupakan sesuatu yang buruk, namun dapat menjadi sesuatu yang menggelikan. Humor ini dibangun dengan mempergunakan kekeliruan gestural atau kekeliruan lain yang mempunyai dimensi visual.

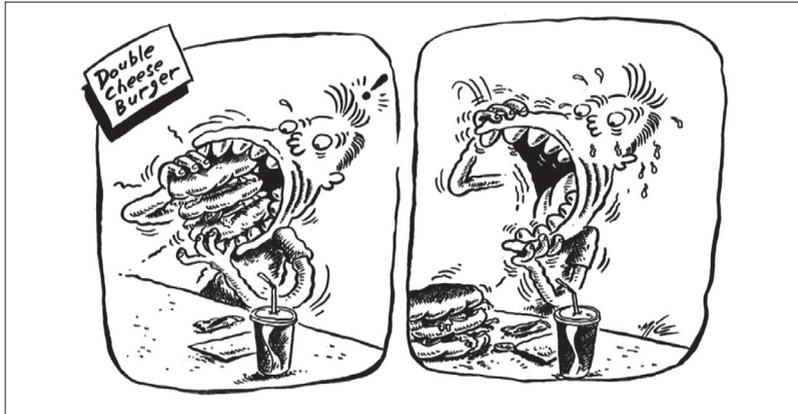


Sumber: Fiddy (1995)

Gambar 2.10 Kartun Karya Roland Fiddy

6. Eksagerasi (*Exaggeration*)

Eksagerasi adalah kelucuan dengan cara melebih-lebihkan ukuran fisik, seperti hidung yang sangat panjang, kaki yang panjang, badan dibuat tambun, atau menonjolkan telinga (Berger dalam Setiawan, 2002). Eksagerasi dalam kartun tidak hanya menyangkut masalah fisik saja, tetapi mengarah pada masalah konseptual sehingga dengan eksagerasi, sebuah ide yang semula biasa dapat menjadi lebih bodoh, bahkan lebih lucu.



Sumber: Misrad (1997)

Gambar 2.11 *Double Cheese Burger* Karya Muh. Misrad

7. Sindiran (*Satire*)

Sindiran (*satire*) mempunyai makna yang spesifik bernada negatif dan kurang mengena. Kartun jenis ini menjadi media dengan isu utama yang mengangkat kebodohan atau caci maki dengan bahan tertawaan yang lucu dan ironis. Secara visual, kartun yang bersifat menyindir dapat dilihat pada bentuk karikatur, yakni suatu bentuk potret yang menjaga kemiripan karakter, namun mengalami deformasi sebagai salah satu penegas dalam sindiran.



Sumber: Gun-Gun (2002)

Gambar 2.12 *Kwartet Vokalis Indonesia: Megawati, Akbar Tanjung, Gus Dur, Amin Rais*

Buku ini tidak diperjualbelikan.

8. Anthropomorphism

Humor yang menggambarkan binatang dapat bertingkah laku seperti layaknya manusia, bahkan tingkah laku tersebut kerap tidak umum dan menyalahi kodrat yang dimiliki binatang tersebut. Penggunaan media hewan sebagai salah satu humor merupakan elemen yang kerap dipakai dalam metafor visual. Kartunis bebas membuat komentar terhadap berbagai fenomena yang terjadi di lingkungan sekitar dengan menggunakan perilaku hewan sebagai media penyampaian pesan.



Sumber: Sulaiman (2003)

Gambar 2.13 Tikus Putus Asa Karya Jojok Sulaiman

G. Representasi Sosial dalam Kartun Seri *Lagak Jakarta*

Pembuatan kartun bukan hanya sekadar menggambar di atas kertas kosong dengan pensil maupun media yang lain, melainkan juga menyangkut pencarian ide sampai pada proses eksekusi menjadi hasil akhir. Hal ini merupakan satu rangkaian proses kreatif berkarya.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Seorang kartunis yang kompetitif harus memenuhi persyaratan tertentu. Ada tiga elemen yang harus dipenuhi, di antaranya kompetisi di bidang teknis/artistik, kompetisi di bidang pengamatan atau observasi, dan kompetisi di bidang lelucon (Sudarmo, 2004). Kartun yang baik tidak hanya sekadar menghibur, namun mempunyai misi untuk merepresentasikan suatu fenomena dan bersifat reflektif. Seorang kartunis, sebagaimana Benny Rachmadi, mempunyai pemahaman terhadap kebudayaan, artinya memperhatikan kondisi sosiokultural yang berlaku di lingkungan tempat tinggalnya. Benny Rachmadi paling senang mengamati segala hal, baik yang aneh maupun yang biasa. Selain itu, Benny suka bergaul dengan semua orang dari berbagai golongan.

Kartun merupakan sebuah media komunikasi visual yang penuh dengan perlambangan atau simbol yang mempunyai makna tertentu. Sebuah kartun perlu dikaji secara kontekstual dengan cara mengorelasikan gambar yang ada dengan situasi dan kondisi yang sedang terjadi di lapangan (Sobur, 2006). Simbol-simbol yang terdapat dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* berupa simbol yang terdapat dalam kajian leksia. Setiap simbol mempunyai makna yang tidak mutlak sama, dapat bersifat multi interpretatif tergantung pada pemaknaan yang dilakukan oleh tiap-tiap pembaca. Adapun kajian simbol-simbol yang dihimpun dari pembaca yakni ekspresi karakter figur dan sudut pandang yang bersifat satir.

Lagak Jakarta menyoroti perilaku orang Jakarta dan kehidupan Jakarta yang keras dengan gaya parodi dan satir. Kumpulan kartun yang dibuat oleh Benny Rachmadi dan Muh. "Mice" Misrad ini telah terbit dalam beberapa edisi (lihat Tabel 2). *Edisi Trend dan Perilaku* adalah karya Muh. Misrad yang memotret kehidupan orang Jakarta terkait dengan gaya hidup yang di dalamnya berisi perilaku berbelanja, memilih mode pakaian, bertingkah laku dengan *handphone* (HP), makan jajanan, hingga masalah penyalahgunaan narkoba, yakni ekstasi dan putauw.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Tabel 2.2 Seri *Lagak Jakarta* dalam Berbagai Edisi

Edisi dalam Seri <i>Lagak Jakarta</i>	Kartunis
Transportasi Profesi Kehidupan Malam (tidak jadi terbit)	Benny Rachmadi
Trend dan Perilaku	Muh. "Mice" Misrad
Krisis O Krisis Hura-Hura (Huru-hara) Pemilu Reformasi	Benny dan Mice

Edisi Profesi adalah karya mandiri Benny Rachmadi yang menyoroti sepak terjang sebagian orang Jakarta dalam mencari nafkah di Jakarta. Cergam ini menceritakan tentang seorang pemuda yang bernama Muldani dalam menentukan pekerjaan yang kira-kira cocok dengan dirinya. Upaya pencarian pekerjaannya dimulai dari petualangannya keliling kota Jakarta dengan bekal uang yang sangat sedikit. Cergam ini menjelaskan beberapa jenis mata pencaharian yang sering kita jumpai, di antaranya asongan lampu merah, tukang setrika langganan, jasa ketik skripsi, ilustrator, profesi di kaki lima, *salesman*, tukang foto keliling, artis, sampai *debt collector*. Khusus untuk mata pencaharian dalam kehidupan malam Jakarta dan lika-liku, oleh Benny Rachmadi dibuat dalam edisi khusus seri *Lagak Jakarta* dalam *Edisi Kehidupan Malam*, namun edisi ini tidak jadi terbit.

Edisi Hura-Hura (Huru-Hara) Pemilu '99 adalah karya kolaborasi Benny Rachmadi dan Muh. Mice yang menceritakan dinamika kehidupan perpolitikan di Indonesia pasca Reformasi. Cergam ini terdiri dari empat bab, di antaranya persiapan pemilu, kampanye, 7 Juni 1999, sampai pasca-pemilu. Edisi ini memotret tingkah laku masyarakat setelah tumbanganya Orde Baru. Selain menyajikan gaya karikatural elite-elite politik yang penuh dengan sindiran, Benny dan Mice juga menampilkan tingkah laku masyarakat dalam menghadapi paradigma perpolitikan yang baru. Karya kolaborasi kedua kartunis

Buku ini tidak diperjualbelikan.

yang lain adalah seri *Lagak Jakarta Edisi Krisis...Oh....Krisis dan Reformasi*. Kedua edisi ini menjelaskan lika-liku kehidupan dan kondisi masyarakat Jakarta pasca-tumbangnya Orde Baru yang diawali dengan terjadinya krisis moneter yang mengarah pada krisis multidimensional sampai euforia masyarakat terhadap Reformasi.

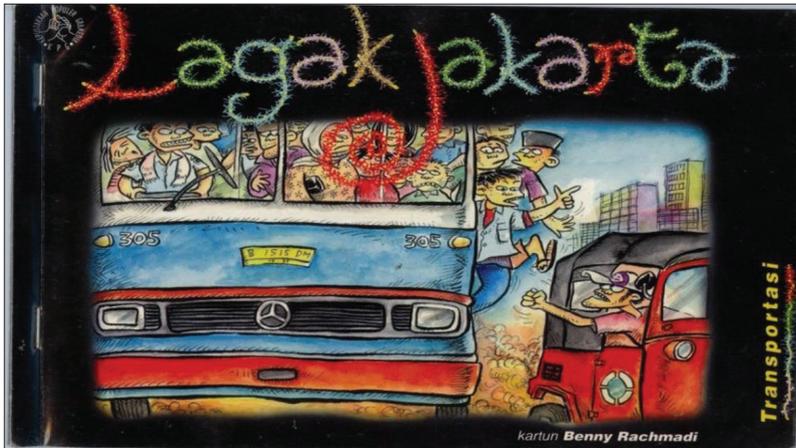
Satu edisi lagi yang berjudul *Transportasi*, menjadi fokus pembahasan buku ini dan akan dibahas secara lengkap pada bagian selanjutnya. Seri cergam karya Benny Rachmadi yang diterbitkan KPG pada tahun 1997 ini menyoroti transportasi di Kota Jakarta yang menampilkan fenomena keseharian angkutan umum, lengkap dengan perilaku masyarakat pengguna dan awak dari angkutan umum.

Setelah melihat berbagai macam edisi dari seri *Lagak Jakarta*—dengan tema unik di setiap edisinya—dapat terlihat bahwa salah satu fungsi dari seni ilustrasi, termasuk juga komik dan kartun adalah media refleksi pemikiran, pandangan, dan kenyataan visual yang terjadi pada satu tempat dan pada satu masa atau zaman yang diwakilinya (Ahmad dkk., 2006). Kartun yang dibuat oleh Benny maupun Mice merupakan media untuk memotret kehidupan masyarakat Jakarta sehingga dapat dikatakan kartun mereka adalah sarana untuk merepresentasikan kehidupan keseharian masyarakat Jakarta.

1. *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*

Lagak Jakarta Edisi Transportasi merupakan edisi kedua setelah penerbitan *Trend dan Perilaku* karya Muh. "Mice" Misrad. Angkutan umum yang menjadi objek dalam *Edisi Transportasi*, di antaranya ojek motor, ojek sepeda, bajaj, bemo, taksi, bus kota, bus tingkat RMB³⁴, Metromoni, bus patas AC, mikrolet, omprengan, dan getek. Unikinya, kereta api atau yang di Jakarta lebih dikenal dengan KRL (kereta listrik) tidak dimuat oleh Benny. Klarifikasi tentang hal tersebut diberikan oleh Benny lewat petikan wawancara berikut.

³⁴ Sistem Rute Metode Baru bus patas AC milik PPD. Bus kota tanpa kondektur.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 2.14 Gambar Sampul Depan *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*

“KRL waktu itu belum ini, belum tersebar, nggak tersebar. Tapi KRL itu dari Bekasi, Depok, Bogor gitu kan muternya di situ-situ aja, di rel aja kan mondar-mandir di rel aja di satu jalur yang nggak bisa diubah-ubah. Saya dulu merencanakan satu buku, episodenya tentang KRL sendiri, pernah, tapi mungkin belum tepat sana aja...” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Kereta listrik atau yang lebih dikenal sebagai KRL merupakan salah satu angkutan umum yang vital untuk melayani arus hilir mudik masyarakat Jakarta yang tinggal di daerah pinggiran maupun yang berada di luar kota. KRL mempunyai tujuan dari dan keluar kota, misalnya dari Stasiun Kota–Bekasi, Stasiun Kota–Depok, Stasiun Kota–Bogor, dan sebaliknya. KRL mempunyai trayek yang tetap dan berangkat pada jadwal yang telah ditentukan. KRL merupakan angkutan umum yang dapat mengangkut penumpang lebih banyak dibandingkan bus kota. Kompleksitas dari KRL oleh Benny Rachmadi ingin disuguhkan secara tersendiri lewat satu episode dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*, walaupun masih sebatas rencana.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 2.15 KRL (kereta rel listrik) sedang melintas di kawasan Mangga Dua.

Subjek dalam cergam *Edisi Transportasi* adalah masyarakat pengguna dan awak angkutan umum kota Jakarta yang jika diamati dengan detail terdiri dari beberapa figur yang sering muncul. Hal ini saya dapatkan ketika melakukan wawancara salah satu informan, Irmayanti³⁵, ia melihat beberapa tokoh yang sering muncul pada setiap bagian, di antaranya adalah sebagai berikut.

a. Tukang Bajaj

Seorang lelaki dengan ciri khas selalu mengenakan kaos oblong, celana panjang, sandal jepit, dan topi berlogo Toyota. Ia senang mencukur jenggotnya dengan menggunakan dua keping uang logam untuk mengisi waktu luang ketika sedang menantikan penumpang. Benny memunculkan tokoh ini dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* sebanyak 10 kali. Selain itu, tokoh ini juga muncul dalam *Edisi Huru-Hura (Huru-Hara) Pemilu* dan *Edisi Profesi*.

³⁵ Adalah seorang mahasiswa Pendidikan Bahasa Inggris FBS UNESA angkatan 2005. Adik kelas penulis ketika SMA, gemar melukis, dan mempunyai minat yang besar terhadap kartun. Semasa SMA aktif di kegiatan ekstrakurikuler seni rupa yakni Cakranida SMA Negeri 2 Lamongan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 2.16 Tukang Bajaj

b. Ibu dan Anak

Tokoh ini digambarkan dengan seorang ibu gemuk yang selalu mengenakan kebaya dan selalu berkerudung, sedangkan sang anak digambarkan sebagai seorang bocah yang mengenakan kaos oblong bercelana pendek dan bersepatu. Benny memunculkan tokoh Ibu sebanyak 13 kali, muncul awal pada segmen ojek motor yang mengira pengendara motor biasa sebagai tukang ojek, sedangkan sang anak hanya muncul sebanyak empat kali.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 2.17 Tokoh Ibu dan Anak

c. Tukang Tidur dalam Bus

Tokoh ini digambarkan sebagai seorang lelaki yang selalu mengenakan kaos oblong bermotif garis-garis, bercelana panjang, dan selalu mengenakan sandal jepit. Tokoh ini mempunyai kebiasaan yang sama dalam setiap kemunculannya yakni selalu tidur, baik itu dalam bus maupun ketika duduk di halte. Benny Rachmadi memunculkan tokoh ini sebanyak 12 kali.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 2.18 Tukang Tidur dalam Bus

Secara khusus saya melakukan klarifikasi kepada Benny Rachmadi perihal ketiga tokoh tersebut. Hal ini untuk mengetahui apakah tokoh-tokoh yang kerap ditampilkan tersebut mempunyai maksud tertentu. Benny memberikan penjelasan sebagai berikut:

“... enggak, itu hanya jahil-jahil aja sih, jahil-jahil saya aja, masukin aja tokoh ini lagi tidur. Memang kalau kamu lihat di bus pastilah ada orang yang lagi tidur kan? Tokoh tukang bajaj sih buat jahil-jahilan aja, nggak ada ... itu buat memperkuat kejadian dalam buku ini, apa misalnya ... ya tokoh selinganlah” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Proses kreatif dari seorang kartunis tidak lepas dari kemampuan untuk menghasilkan humor yang bagus. Benny mempunyai cara untuk dapat menyajikan humor yang segar dengan figur yang mudah untuk

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 2.19 Benny Rachmadi Versi Kartun

diingat. Saya menginterpretasikan bahwa ketiga tokoh tersebut adalah representasi dari masyarakat kelas bawah yang berhubungan erat dengan angkutan umum, baik sebagai pengguna maupun awak.

Saya menginterpretasikan tokoh di Gambar 2.19 sebagai figur yang mewakili sosok pembuat kartun sendiri yakni Benny Rachmadi. Hal ini berdasarkan pada perbandingan figur ini dengan gambar profil Benny Rachmadi di halaman terakhir seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*. Tokoh ini digambarkan sebagai seorang lelaki yang selalu mengenakan kemeja lengan panjang yang bagian lengannya dilipat, bercelana panjang, bersepatu, dan selalu membawa tas ransel kecil yang dikenakan hanya pada satu sisi. Figur ini muncul sebanyak 10 kali. Benny Rachmadi memberikan alasan menampilkan dirinya dalam kartun ciptaannya,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

“Jaman dulu dandanan saya gitu, kenapa makanya orang suka nanya kok sering nggambar dirinya sendiri, di Kompas juga tokoh Benny-Mice juga plek dia sendiri, kok kayak kultus individual aja gitu. Sebenarnya enggak ... kenapa di Kompas ya kenapa kita buat seperti itu, biar kitalah menjadi pelengkap penderita. Bukan pelengkap penderita sih, tapi jadi obyeknya juga, subyeknya ... obyeknya kita yang apes sudahlah kita sendiri enggak usah orang lain. Di samping itu kita untuk menertawakan diri kita sendiri, kan katanya bagus kalau kita bisa begitu, kan jadiin diri kita sendiri aja. Kan kalau mungkin kartunis lain bikin tokoh sendiri, tokoh siapa atau ngeledek tokoh, kalau kita ya kita sendiri ajalah, saya lebih suka yang begitu. Ya itu enggak semua orang bisa ya, tidak semua orang mau meledek dirinya sendiri, coba aja kamu tes kamu lagi gambar diri kamu lagi kejebur got misalnya, pasti malu kan.” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Pernyataan Benny di atas menunjukkan adanya kecenderungan subjektivitas dalam proses kreatif pembuatan kartun. Kartun dan subjektivitas merupakan hal yang kerap terjadi. Seorang kartunis mempunyai kecenderungan untuk membuat figur yang menyerupai dengan dirinya sendiri, baik secara langsung maupun samar-samar. Visualisasi diri secara langsung dapat dilihat dari gambar Benny Rachmadi versi kartun. Visualisasi diri secara samar diwujudkan dengan membuat tokoh rekaan, namun ada beberapa ciri khas subjektif yang dilekatkan pada tokoh tersebut, misalnya tokoh Petruk karya Joni Hidayat, Si Mamat (Kampung Boy) karya Lat, dan Panji Koming karya Dwi Koendoro.³⁶ Figur yang dibuat oleh seorang kartunis adalah ikonisasi dari objek yang tidak jauh dari kartunis, baik dirinya sendiri maupun orang lain dalam lingkungan sekitar tempat kartunis tinggal.

³⁶ Cara untuk melihat ciri subjektif yang dilekatkan pada figur rekaan dalam kartun adalah dengan membandingkan figur tersebut dengan ciri fisik kartunis. Jika diamati dengan detail, kita dapat menemukan kesamaan antara figur tersebut dengan ciri fisik kartunis. Misalnya, Si Mamat karya Lat mempunyai pipi yang sama tembemnya dengan kartunis yang menciptakannya.

2. Apresiasi Pembaca

Seni visual sebagaimana pada kartun memiliki dua aspek yang saling berkaitan yakni bentuk visual dari kartun tersebut dan representasi kondisi sosiokultural masyarakat. Unsur-unsur dalam seni visual dapat menjelaskan keadaan suatu masyarakat melalui aspek ekspresi sebagai fantasi seorang seniman terhadap situasi sosial yang berada di sekitarnya. Unsur-unsur yang menjadi isi dari sebuah seni visual, di antaranya *setting* tempat/ruang berupa objek alam, *landscape*, dan *setting* waktu.

Seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi tidak hanya menghadirkan parodi perilaku masyarakat Jakarta dalam menggunakan jasa angkutan umum, namun dapat menjadi media untuk merepresentasikan kehidupan masyarakat kota Jakarta. Kartun ini memberikan representasi terhadap fenomena kehidupan masyarakat Kota Jakarta sebagai masyarakat metropolitan. Ide dasar dari Benny Rachmadi dalam membuat *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* adalah memvisualisasikan pengalaman sehari-hari beliau dalam menggunakan angkutan umum. Kartun ini oleh Benny Rachmadi sendiri disebut sebagai esai kartun sebab materi yang disajikan tidak hanya berisi humor belaka, tetapi juga sebuah refleksi keadaan masyarakat metropolitan dalam bertransportasi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan dari kalangan pembaca *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi, terdapat berbagai pendapat, di antaranya

- a. *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* merupakan kartun yang menarik sebab menghibur dengan detail visual yang dibahas per *item*. Benny Rachmadi telah berhasil membuat kartun yang mewakili kehidupan dan realitas masyarakat kota Jakarta dalam masalah angkutan umum. Kekurangan dari kartun ini adalah tidak ada bagian yang menjelaskan masalah kereta api (KRL)

yang menjadi salah satu sarana vital masyarakat pinggiran kota Jakarta.

- b. Secara teknis, visualisasi dalam kartun *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* bersifat ekspresif, sederhana, namun mempunyai karakteristik yang kuat. Penjelasan per *item* dengan plot cerita yang mudah dipahami membuat kartun ini dapat diterima dan diapresiasi oleh berbagai kalangan pembaca.
- c. Detail visual kartun *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi menggambarkan kehidupan masyarakat kota Jakarta dalam menggunakan angkutan umum. Masyarakat yang dimaksud tidak hanya terdiri dari masyarakat pemakai jasa angkutan umum saja, namun para awak dan orang-orang yang berhubungan dengan angkutan umum juga dibahas di sini. Esensi dari kartun adalah membuat pembaca tersenyum sekaligus merenung. Artinya, detail visual yang dibuat Benny Rachmadi bersifat reflektif, menggambarkan kenyataan yang tengah terjadi dalam masyarakat.

Dengan demikian, dua bab selanjutnya akan memberikan analisis yang mendalam terhadap *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi untuk mencari tahu representasi, refleksi, dan makna yang diusungnya. Bab III akan fokus pada angkutan umum, sedangkan Bab IV akan melihat gaya hidup metropolitan di Jakarta.



Lagak Jakarta dan Angkutan Umum Pradaring

3

A. Jakarta itu Provinsi, Bukan Kota Biasa

Kota adalah kawasan yang mempunyai mobilitas tinggi sehingga membutuhkan sarana transportasi memadai melalui sistem transportasi wilayah, yakni perencanaan pengadaan angkutan umum yang profesional dan sesuai dengan kondisi di lapangan. Transportasi perkotaan tidak hanya sekadar menyangkut masalah pengangkutan manusia atau barang, namun mencakup sesuatu yang kompleks dalam berbagai ranah kehidupan. Transportasi memengaruhi kehidupan fisik, ekonomi, dan sosial masyarakat terutama yang tinggal di perkotaan.

Gambar Tugu Monas (Monumen Nasional) yang menjadi sasaran dari tangan yang sedang dalam posisi menunjuk adalah ikon dan kode referensial (REF) yang mewakili keberadaan Jakarta. Monas dengan bentuk seperti tiang mengerucut yang menjulang ke langit³⁷ adalah

³⁷ Presiden Soekarno ketika peletakan batu pertama pembangunan monas mengatakan bahwa di puncak tugu tersebut akan dipasang sebuah ukiran kobaran api yang terus memancar terang siang dan malam (Hendrowinoto, 2002).



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.1 "Belantara Jakarta" Karya Benny Rachmadi

lambang kesuburan dalam konsep *lingga yoni*, lambang kedigdayaan Jakarta sebagai ibu kota negara dan lambang perjuangan bangsa. Secara visual, keberadaan ukiran api (ikon) yang sedang menyala dapat diasosiasikan sebagai semangat yang sedang membara, sedangkan bahan dasar emas yang menjadi pelapis melambangkan kemewahan dan keagungan. Gambar denah wilayah Jakarta yang mendominasi *frame* di atas serta tanda seru setelah kata *Jakarta* merupakan *iconic sinsign*.³⁸ Gambar tangan yang menunjuk adalah sebuah kode *action* (ACT) sebuah tindakan menunjukkan sesuatu. Selain itu, gambar tersebut merupakan simbol, sebuah telunjuk³⁹ adalah konvensi untuk orientasi arah.

Jakarta dengan luas wilayah 655,7 km persegi dan jumlah penduduk mencapai 9,7 juta jiwa memerlukan sarana transportasi yang memadai untuk membantu mobilitas masyarakat dari satu tempat

³⁸ *Iconic sinsign* adalah tanda yang menunjukkan kemiripan pada suatu objek yang dituju.

³⁹ Secara etimologi, kata *telunjuk* berasal dari kata *tunjuk* yang mendapat sisipan *-el*.

ke tempat lain dengan jarak yang bervariasi dan relatif saling berjauhan. Oleh karena itu, sarana transportasi umum yang memadai menjadi kebutuhan bagi setiap masyarakat, khususnya masyarakat Jakarta, sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan yakni Irmayanti, “... di situ kan *digambarin* dari anak-anak, Ibu-ibu ... ibu-ibunya pun mulai *sing* dandan rapi *sampek sing gawe* kebaya segala macam itu menggunakan transportasi Jakarta. Jadi seandainya transportasi *diilangin yo* mati ... mati *wong* Jakarta kebosanan *gak* bisa kemana-mana” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Jakarta adalah ibu kota negara yang menjadi pusat pemerintahan dan perekonomian sehingga mobilitas atau pergerakan masyarakat terhadap kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi barang relatif tinggi dan tidak pernah berhenti. Mengenai mobilitas masyarakat kota Jakarta, salah seorang informan, Rendra,⁴⁰ memberikan pernyataan,

“Mobilitas emang sangat tinggi. Artinya, di Jakarta itu katakanlah kerja jam delapan berangkat harus jam enam dan itu terangkum dalam Lagak Jakarta juga. Artinya gini, kan saya dulu juga pernah waktu itu tinggal di Jakarta dan lumayanlah seminggu gitu dan kebetulan yang saya tinggali itu orangnya memang kerja, artinya karyawan salah satu perusahaan, masuk jam delapan berangkat jam enam, artinya ada persiapan dua jam dan itu juga tercatat dalam kartun Lagak Jakarta itu, digambarkan macetnya Jakarta terus, dan kekerasan yang ada di sana” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Kehidupan masyarakat Jakarta seolah tidak pernah berhenti sehingga banyak orang yang menganggap Jakarta, sebagaimana kota besar lainnya, sebagai kota yang tidak pernah tidur. Terkait dengan angkutan umum, salah seorang informan, Irmayanti, menyoroti

⁴⁰ Merupakan seorang ilustrator di harian Surya, Surabaya. Sahabat dari teman satu kos penulis yang menjadi redaktur di harian Duta Masyarakat (Seger Susastro). Penulis juga mencari informasi kepada Rendra seputar dunia ilustrator media massa, mulai dari proses kreatif sampai masalah *deadline* yang ketat.

fenomena tersebut, “Aktivitas ... itu mereka bekerjanya sampe 24 jam. Gak cuma bekerja *thok seh*, itu *kehidupane* itu *kayak* gak pernah mati ... buktinya *sampek* ada omprengan” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Kota besar sebagai pusat aktivitas pemerintahan dan perekonomian mempunyai daya tarik yang luar biasa bagi siapa saja untuk didatangi, ditinggali dalam mencari penghidupan yang lebih baik. Beragamnya lapangan pekerjaan, sarana pendidikan, dan hiburan yang memadai, serta gaji yang tinggi menjadi semacam “*magnets of hope*” untuk datang ke kota yang identik dengan mobilitas manusia yang tinggi. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari masalah transportasi sebagai kebutuhan dasar setiap orang, terutama masyarakat perkotaan. Sebagai contoh, Kota Surabaya dan Ibu Kota Jakarta, lalu lintas yang padat menjadi pemandangan sehari-hari. Harga tanah dan properti yang mahal di area pusat kota menjadikan sebagian warga memilih bertempat tinggal di pinggiran kota. Tidak heran pada jam berangkat ke tempat beraktivitas dan jam pulang dari tempat aktivitas kepadatan lalu lintas dapat berimbas pada kemacetan.

Masyarakat kota besar dalam bertransportasi mempunyai beragam pilihan. Kendaraan pribadi atau angkutan umum. Sebagai perbandingan jika melihat fenomena global, ketergantungan pada mobil pribadi di kota-kota Eropa lebih kecil dibanding dengan Amerika dan Australia (Matiolli dalam Shortell & Brown, 2014). Pemerintah telah berupaya menyediakan transportasi publik untuk mendukung mobilitas warga, misalnya dengan angkot, bus kota, sampai kereta komuter. Namun yang terjadi, masih terdapat keluhan dan kekurangnyamanan dalam pelayanan angkutan umum sehingga lebih dipilih penggunaan kendaraan pribadi. Masalah transportasi publik memiliki kerumitan tersendiri yang setara dengan mengurai kemacetan lalu lintas perkotaan. Terdapat kerumitan dalam relasi

kuasa antara *stakeholder* terkait. Rumitnya pembangunan transportasi publik juga dipengaruhi oleh kondisi demografi, mobilitas, dan daya beli masyarakat kota (Aminah, 2016). Jumlah penduduk kota yang terus bertambah, terutama dari para pendatang dan cenderung tinggal di kawasan pinggiran berkontribusi pada kepadatan lalu lintas. Belum lagi terjadi peningkatan daya beli masyarakat pada kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor.

B. Kompleksitas Transportasi Perkotaan

Kebutuhan akan transportasi untuk mendukung mobilitas seseorang membutuhkan alat yakni kendaraan. Kendaraan dibagi menjadi dua, yakni kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Kendaraan umum, biasa disebut dengan angkutan umum, mempunyai beragam pilihan dari ojek sampai bus kota. Kendaraan pribadi meliputi motor dan mobil yang model maupun jenisnya dapat disesuaikan dengan selera dan keadaan finansial seseorang. Memiliki kendaraan pribadi merupakan idaman bagi semua orang karena lebih efisien meskipun ongkos yang dibayar lebih banyak daripada menggunakan angkutan umum. Seseorang yang menggunakan angkutan umum hanya perlu membayar ongkos selama perjalanan, berbeda dengan kendaraan pribadi yang harus mengganggu sendiri biaya harian untuk bahan bakar dan perawatan di bengkel.

Berbagai cara dapat ditempuh untuk biasa memiliki kendaraan pribadi, di antaranya dengan pembelian motor atau mobil, baik itu bekas maupun yang baru, baik dengan pembayaran tunai maupun kredit, sebagaimana Gambar 3.2 yang memperlihatkan seorang lelaki sedang terduduk lesu sambil memegang kepalanya setelah melihat berbagai brosur yang menawarkan berbagai kemudahan untuk dapat memiliki sebuah mobil. Jika dilihat dari penampilan luar, lelaki tersebut termasuk golongan ekonomi menengah ke bawah sehingga meskipun banyak kemudahan yang ditawarkan dalam membeli mobil,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

tetapi tetap saja ia kebingungan. Salah seorang informan, Rendra, memberikan komentar atas gambar tersebut sebagai berikut:

“... Benny memfokuskan pada golongan anu ... golongan menengah ke bawah, artinya golongan-golongan rakyat proleter, rakyat jelata itu sangat membutuhkan sarana transportasi umum dan pada prolognya digambarkan gimana ada salah satu tokoh yang membayangkan cara membeli mobil baru, tapi akhirnya ia ... itu bayangan cuma angan-angannya saja ... itu dia cenderung ke transportasi umum tadi” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Gambar 3.2 adalah sebuah representasi terhadap kebutuhan masyarakat Jakarta pada kendaraan pribadi. Kondisi ini dimanfaatkan oleh pihak penjual kendaraan bermotor untuk menjual dengan berbagai penawaran yang menggiurkan yakni keringanan dalam pembayaran, baik itu dengan bunga kredit yang ringan sampai uang muka yang tidak terlalu memberatkan golongan ekonomi menengah ke bawah. Faktor finansial menjadi pertimbangan dalam membuat keputusan untuk memiliki kendaraan pribadi mengingat tingginya biaya hidup di Jakarta yang kerap tidak sebanding dengan besarnya



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.2 “Pilih Kredit atau Cash” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

pendapatan. Kondisi ini membuat seseorang harus berpikir beberapa kali untuk dapat memiliki kendaraan pribadi. Oleh karena itu, salah satu cara yang ditempuh agar tetap bisa mendukung mobiltas adalah menggunakan angkutan umum. Salah satu informan, Rendra, memberikan pandangan terhadap fenomena ini,

“... Bagi masyarakat yang mengonsumsi angkutan umum memang ya sangat membantu, artinya dalam segi kalau kita kontemplasikan ke dalam ide ekonomi memang transportasi umum sangat membantu, apalagi bagi orang yang pas-pasan memang cukup membantu, artinya bagi pengguna jalan yang belum bisa membeli sepeda motor sendiri memang ya terpaksa harus menggunakan transportasi umum tadi ...” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Pernyataan tersebut dapat diartikan bahwa penggunaan angkutan umum oleh sebagian masyarakat dipengaruhi oleh faktor ekonomi, yakni keterpaksaan, karena kondisi keuangan yang belum mencukupi dalam pengadaan kepemilikan kendaraan pribadi. Angkutan umum merupakan alternatif yang dapat mendukung aktivitas sehari-hari dengan banyak pilihan mode tergantung selera dan kondisi keuangan tiap individu.

Gambar 3.3 memperlihatkan seseorang yang nekat untuk berangkat kerja dengan berjalan kaki. Berangkat dari Tanjung Priok dengan segar bugar, namun setelah sampai daerah Lebak Bulus kondisinya jauh berbeda. Secara visual, gambar tersebut termasuk dalam indeks yang memperlihatkan hubungan sebab akibat dari tindakan seorang lelaki yang nekat berjalan melintang dalam wilayah seluas 655,7 km persegi. Ilustrasi di atas menyiratkan pesan bahwa kebutuhan akan sarana angkutan umum adalah sebuah alternatif bagi masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Masalah transportasi di kota sebesar Jakarta merupakan permasalahan yang kompleks, mengingat mobilitas masyarakat yang tinggi dan jarak tempuh yang relatif jauh.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.3 "Capek Deh!" Karya Benny Rachmadi

Fenomena ini menyebabkan angkutan umum yang tersedia di Jakarta dapat menjangkau berbagai wilayah, mulai dari jalan arteri di pusat kota sampai perumahan padat penduduk. Filosofi angkutan umum bukan hanya sebatas pengangkut penumpang, namun sebagai alat interaksi warga, terutama warga kota.

Gambar 3.4 menceritakan seorang bapak yang akan pergi ke daerah Cikini. Dia kemudian bertanya kepada seorang lelaki yang menggambarkan sosok Benny. Benny menjelaskan bahwa untuk sampai ke daerah Cikini harus naik angkutan umum sampai tiga kali. Dimulai dari ojek sampai jalan besar, lalu naik bus kota nomer 52 sampai daerah Senen, kemudian dilanjutkan lagi naik bajaj atau Kopaja P20. Mendengar keterangan dari Benny, sang bapak kelihatan seperti sudah mengerti, namun beberapa saat kemudian, sambil membawa alat tulis, bapak itu kembali bertanya kepada Benny dengan pertanyaan yang sama.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.4 "Rumit" Karya Benny Rachmadi

Jakarta adalah sebuah kota yang mempunyai kompleksitas dalam masalah angkutan umum. Masyarakat di beberapa kota di Indonesia saat ini telah memiliki alternatif transportasi massal yang dinamakan dengan Bus Rapid Transit (BRT). BRT hadir dengan berbagai nama, seperti Transjakarta (Jakarta), Trans Semarang (Semarang), Trans Jogja (Yogyakarta), Batik Solo Trans (Solo), Trans Musi (Palembang) (Handayani dkk., 2020). Seseorang yang akan melakukan perjalanan ke suatu tempat, terutama di Jakarta, tidak bisa langsung dapat mencapai tujuan hanya dengan sekali naik angkutan. Jika tempat tujuan yang ingin dicapai tersebut berada di perkampungan padat penduduk maupun kawasan pinggiran kota, kita harus berganti-ganti angkutan, seperti yang dialami bapak pada Gambar 3.4 Hal ini menjadi indikator bahwa kota pintar hanya sebatas slogan semata.

Keberadaan transportasi dalam suatu kota menjadi elemen penting dalam tata kota. Salah satu bagian dari sistem kota pintar (*smart city system*) adalah *smart mobility* (Kumar & Dahiya, 2017). Kota yang baik dan masuk dalam kategori kota pintar jika mempunyai jalanan yang lancar, manajemen yang efektif pada pengaturan rambu, jalan dan trotoar, mempunyai pilihan moda transportasi yang berimbang, mempunyai sistem transportasi massal (MRT) seperti monorail,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

mempunyai sistem transportasi yang integratif (terminal, bandara, dan stasiun yang saling terhubung). Konsep kota pintar juga bersifat demokratis. Pemerintah tidak dapat memberi batasan secara semena-mena terhadap kebutuhan perpindahan individu dan masyarakat, termasuk kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi yang dirasa lebih memberikan kenyamanan dan keamanan.

Salah seorang informan yakni Lintang Lazuardi⁴¹ memberikan pandangan terhadap kompleksitas angkutan umum di kota besar, khususnya Jakarta. Dia berkomentar, “Banyak cara untuk mobilitas, mulai dari angkutan umum, angkutan pribadi ... umum *sing* mulai dari metromini, bus, *kan* tergantung pada *angkutanane iku* darat *ta* air. Mobilitas tinggi warga-warga banyak tinggal di pinggiran kota daripada di tengah kota,” (Lintang Lazuardi, wawancara 18 Januari 2007). Pengguna jalan, khususnya kendaraan bermotor yang kerap dianggap ugal-ugalan di kota besar, tidak selalu disebabkan oleh mental kurang disiplin. Semestinya semua orang yang mengakses jalan turut memiliki tanggung jawab atas kemacetan, polusi, dan kesemrawutan. Hidup di kota besar itu tidak mudah dan serba tidak murah, terlebih bagi yang mempunyai kantong terbatas. Siasatnya adalah tinggal di pinggiran Jakarta, tetapi ada konsekuensi terkait biaya yang dikeluarkan untuk transportasi. Sebagai ilustrasi dari artikel 5 tips hemat biaya transportasi (2018), misalnya ada seorang karyawan yang tinggal di Paledang, Bogor dan bekerja di kawasan Sudirman, Jakarta Pusat, dapat dibuat simulasi biaya yang harus dikeluarkan, seperti biaya bensin sepeda motor pulang pergi dari Paledang–Stasiun Bogor Rp5.000, biaya titip/parkir motor di area stasiun Rp5.000, biaya pulang pergi transportasi *commuter line* dari Stasiun Bogor–Stasiun Sudirman Rp12.000, biaya pulang pergi transportasi Gojek dari Stasiun Sudirman ke lokasi kerja

⁴¹ Seorang mahasiswa Antropologi Sosial FISIP UNAIR angkatan 2004 yang mempunyai minat terhadap kartun dan membaca kartun *Seri Lagak Jakarta Edisi Transportasi* sejak awal penerbitan, yakni tahun 1997.

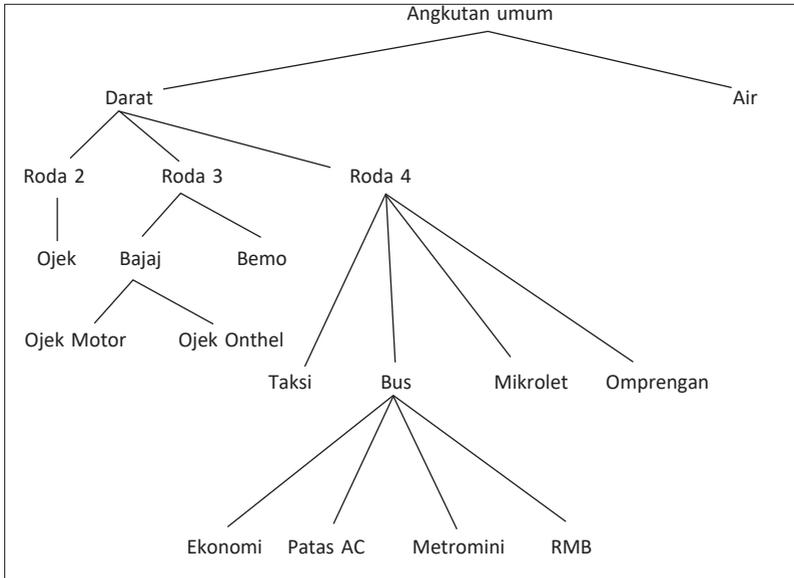
Rp15.000. Jadi, total biaya transportasi per hari Rp37.000. Itu hanya untuk transportasi, belum untuk makan dan gaya hidup kekinian yang sering *nongkrong* di kafe atau ngumpul di rumah makan tertentu. Jadi sebagai warga Bogor yang bekerja di Jakarta, jika dikalikan hari kerja, total biaya transportasi yang dikeluarkan per bulan mencapai Rp740.000. Dibandingkan dengan upah minimum provinsi (UMP) DKI Jakarta tahun 2018 yang mencapai Rp3,6 juta, jika dikurangi buat biaya transportasi aja, UMP yang kamu terima akan tersisa Rp2,9 juta.

Kompleksitas transportasi di Jakarta, khususnya angkutan umum mempunyai dampak positif yakni tidak ada daerah yang luput dari angkutan umum, namun di sisi lain menyebabkan ongkos yang harus dikeluarkan oleh masyarakat menjadi lebih besar. Penelitian yang dilakukan oleh Yayasan Pelangi (2007) menyatakan bahwa biaya transportasi warga Jakarta termasuk sangat mahal sebab dalam satu bulan, pengeluaran seseorang untuk transportasi bisa mencapai sampai Rp800.000. Bahkan pada tahun 2017, berdasarkan data dari Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), warga ibu kota mengeluarkan 20 sampai 30 persen penghasilannya untuk bepergian dengan angkutan umum (Puspita, 2017). Hal ini menjadi potret kompleksitas dari transportasi ibu kota, terutama angkutan umum yang belum saling terhubung dengan baik. Moda transportasi yang terintegrasi masih terus dibenahi.

C. Ragam Pilihan Angkutan Umum Jakarta

Taksonomi angkutan umum Kota Jakarta berdasarkan kartun *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*, dijelaskan dalam Gambar 3.5. Sebagaimana dalam gambar tersebut, taksonomi angkutan umum dalam kajian antropologi kognitif merupakan bagian dari *folk classification*, yakni sistem klasifikasi taksonomi terhadap mode angkutan umum. Taksonomi (*folk taxonomies*) adalah cara yang ditempuh oleh masyarakat dalam mengorganisasi informasi yang ada mengenai dunia sekitar.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Gambar 3.5 Taksonomi Angkutan Umum Kota Jakarta Versi *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*

Taksonomi merupakan pengelompokan suatu fenomena yang disusun dengan memperlihatkan hubungan antara bermacam-macam benda, cara ini dikenal dengan klasifikasi. Sistem klasifikasi yang berlaku dalam masyarakat terjadi melalui kognitivitas dengan bantuan distingsi dan oposisi (Harland, 1987). Artinya dalam memandang dunia sekitarnya, setiap individu telah menerapkan sejumlah unit konseptual yang terdiferensiasi dalam klasifikasi-klasifikasi, kategori, dan konsep yang dikembangkan dari pengalaman sensorik personal. Proses ini menyangkut bagaimana masyarakat mengerti dan mengorganisasi objek material, peristiwa, dan pengalaman yang membentuk dunianya. Saya menganalisis klasifikasi mode angkutan umum pada Gambar 3.5 dengan menggunakan pendekatan leksem.

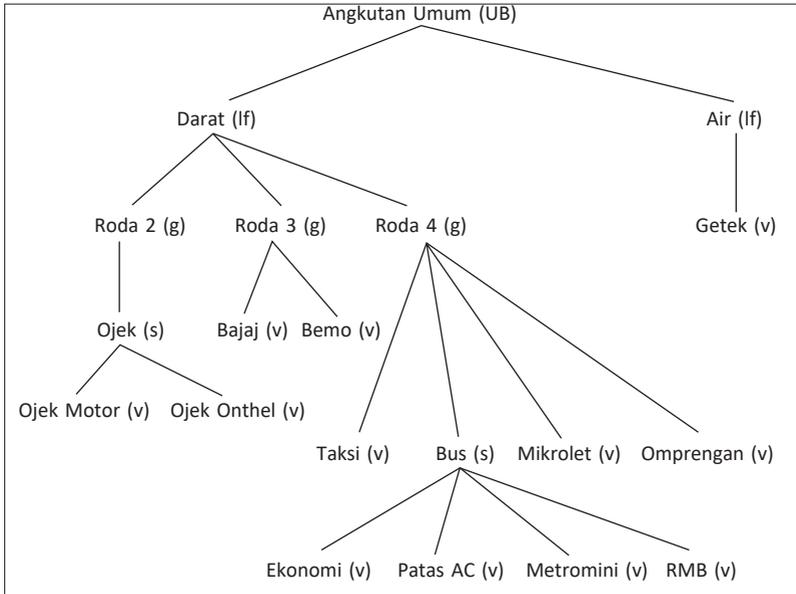
Leksem adalah konsep leksigramatik (*lexicogrammatical*) yang bersifat spesifik dari kajian sistem klasifikasi (Casson, 1981). Leksem

Buku ini tidak diperjualbelikan.

terdiri dari beberapa komponen yang tidak dapat berdiri sendiri. Leksem (*lexemes*) terbagi dalam beberapa kategori, di antaranya leksem primer (*primary lexemes*) dan leksem sekunder (*secondary lexemes*). Leksem primer terdiri dari leksem primer simpel (*simple primary lexemes*) dan leksem primer kompleks (*complex primary lexemes*). Leksem primer kompleks dibagi lagi menjadi dua bagian, yakni leksem primer kompleks produktif (*productive complex primary lexemes*) dan leksem primer kompleks tak produktif (*unproductive complex primary lexemes*).

Saya mengaplikasikan penjelasan tersebut dengan Gambar 3.5 sebagai berikut: angkutan umum adalah leksem yang terbagi dalam tiga bagian. Angkutan darat sebagai leksem primer karena bersifat politipe, artinya memiliki beragam turunan leksem. Hal ini berbeda dengan angkutan umum air sebagai leksem sekunder yang bersifat monotipe, kontras langsung dengan angkutan umum darat. Saya membuat klasifikasi jenis angkutan umum yang termasuk dalam leksem primer sederhana adalah angkutan umum darat roda tiga yang terbagi dari bajaj dan bemo. Angkutan darat roda empat termasuk leksem primer kompleks; bus termasuk dalam leksem primer kompleks produktif sebab terbagi atas bus ekonomi, patas AC, metromini, dan bus tingkat (RMB), sedangkan taksi, mikrolet, dan omprengan termasuk dalam leksem primer kompleks tak produktif. Angkutan umum merupakan alternatif yang dapat mendukung aktivitas sehari-hari bagi masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Angkutan umum memiliki banyak pilihan mode yang dapat disesuaikan selera, situasi, dan kondisi keuangan dari tiap individu. Saya mengembangkan kajian leksem ke dalam kajian etnobotani dengan tujuan untuk mengetahui kompleksitas dari angkutan umum di kota Jakarta terkait keragaman pilihan mode angkutan umum bagi masyarakat. Sistem klasifikasi etnobotani merupakan penjabaran relasi taksonomi yang terbentuk dari beberapa leksem yang kerap dipakai dalam klasifikasi untuk

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Gambar 3.6 Kajian Etnobotani Angkutan Umum Kota Jakarta Versi *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*

tumbuhan dan binatang. Sistem klasifikasi ini mempunyai lima tingkat yang terbagi atas empat level, di antaranya UB (*unique beginner*), lf (*life form*), g (*generic*), s (*specific*), dan v (*varietal*).⁴² Saya menganalisis klasifikasi mode angkutan umum Jakarta berdasarkan seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* dengan cara mengaplikasikan lima tingkat sistem klasifikasi etnobotani ke dalam Gambar 3.6

Angkutan umum selain sebagai leksem dalam pendekatan etnobotani masuk ke dalam *unique beginner* (UB) terletak pada level 0, level teratas dalam hirarki taksonomi yang berfungsi sebagai kepala takson yang bersifat politipe. Level 1 adalah *life form* (lf) yang memuat

⁴² Pembagian etnobotani berdasarkan kajian terhadap tanaman dari masyarakat Aguaruna Jivaro terdiri dari enam bagian, yakni *kingdom*, *life form*, *intermediate*, *generic*, *specific* dan *varietal* (Berlin dalam Casson, 1981, 80).

angkutan darat dan angkutan air, termasuk ke dalam leksem primer dan leksem sekunder. Level 2 adalah *generic* (g) bersifat politipe yang memuat kendaraan roda dua, roda tiga, dan roda empat. Level 2 pada Gambar 3.6 mewakili beberapa aspek dalam leksem, di antaranya roda dua dan roda tiga termasuk dalam leksem primer simpel bersifat monotipe yang memuat taksa terminal, yakni ojek motor, ojek *onthel*, bajaj, dan bemo. Roda empat merupakan leksem primer kompleks bersifat politipe yang bersifat produktif (leksem primer kompleks produktif). Bagian dari angkutan roda empat yang lain termasuk dalam leksem primer kompleks tak produktif yang memuat taksi, bis, Mikrolet, dan omprengan.

Taksonomi dalam etnobotani yang lebih rinci lagi adalah *specific* (s) termasuk dalam level 3 yang memuat ojek dan bus. Level ini bersifat politipe yang memuat beberapa taksa untuk level 4 atau *varietal*. Level 4 adalah *varietal* (v) yang termasuk ke dalam leksem sekunder. Berdasarkan Gambar 3.6, level 4 memuat ojek motor, ojek onthel, bajaj, bemo, taksi, mikrolet, omprengan, bus ekonomi, bus patas AC, metromini, bus tingkat (RMB), dan getek.

1. Sudah Becek Tak Ada Ojek

Ojek adalah transportasi umum informal yang berupa sepeda motor atau sepeda angin, namun lebih lazim berupa sepeda motor. Ojek merupakan angkutan darat yang termasuk dalam *generic* roda dua. Berbeda dengan angkutan umum lain, misalnya bus kota, bajaj, mikrolet, dan lain sebagainya, keberadaan ojek tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Ojek merupakan bidang usaha yang tidak memerlukan majikan sehingga tidak khawatir kena pemutusan hubungan kerja (PHK). Penumpang biasanya satu orang, namun kadang bisa berdua. Ongkos untuk menggunakan jasa ojek ditentukan dengan tawar-menawar dengan sopirnya dahulu, setelah itu sang sopir akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpang-

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Foto: Roikan, Maret 2007

Gambar 3.7 Tukang ojek motor sedang menanti penumpang di kawasan Ancol.

nya. Kelebihan dari ojek adalah lebih cepat karena bebas macet dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Daya jangkau luas sebab dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil.

a. Ojek Motor Selalu Siap dari Pangkalan

Tahun 2010 saya mengikuti tes CPNS LIPI. Sesampai turun di sebuah halte, saya menghampiri seorang tukang ojek yang sedang mangkal. “Mas, ojek ke LIPI ya,” kata saya. Motor melaju menembus beragam jalanan dan semakin menyisir ke arah barat hingga akhirnya saya diturunkan pada lorong sebuah jalan layang. Tidak ada gedung oval putih di sebelahnya. “Udah Mas ... nyampe Slipi,” kata tukang ojek. Rupanya, sejak semula tukang ojek salah dengar. Saya sendiri belum paham Jakarta karena masih kedatangan kedua kalinya ke ibu kota setelah tahun 2008 untuk diklat menjadi guru les lukis di daerah Duri Kosambi. (Roikan, 2010).

Ojek sepeda bermotor muncul sejak awal dekade 1990-an bersamaan dengan hilangnya becak dari Jakarta sebab pada tahun 1989 terjadi

gerakan penghapusan becak secara massal di Jakarta. Perkembangan ojek sepeda motor bertambah marak sejak pascakrisis ekonomi tahun 1997. Pangkalan ojek motor Kota Jakarta, di antaranya di seputar kawasan Gelora Bung Karno, Bendungan Hilir, Karet, Setiabudi, Dukuh Atas, Pusat Perbelanjaan Sarinah, serta beberapa sudut gedung di Jalan Gatot Subroto dan Jalan Rasuna Said.

Adapun pengguna jasa ojek pada kawasan tersebut adalah para karyawan yang akan pulang ke rumah, ke stasiun kereta api, terminal bus, pergi makan siang, dan bahkan untuk pergi melobi kawan bisnis pun mereka memanfaatkan jasa ojek motor. Pangkalan ojek Kota Jakarta yang lain berada di sekitar tikungan-tikungan jalan atau di badan jalan, seperti di Bendungan Hilir (Jalan Sudirman), Kampung Melayu, Jatinegara, Senen (depan Atrium), Gajahmada, Hayam Wuruk, dan Pulo Gadung.

Berdasarkan pengamatan saya di kawasan sekitar Pasar Senen dan Mangga Dua, ojek motor tersedia selama 24 jam, khususnya yang mangkal di depan gang menuju perkampungan, depan stasiun. Selain itu, tukang ojek juga mangkal di depan pusat perbelanjaan, namun hanya mangkal selama beroperasinya pusat perbelanjaan tersebut, mulai pukul 09.00 sampai 22.00 WIB. Saya mengkaji Gambar 3.5 dengan menggunakan pendekatan leksia Barthes. Gambar motor tukang ojek yang berderet rapi di tepi jalan merupakan kode Semik (SEM) yang menunjukkan keteraturan para tukang ojek, baik ketika berada di pangkalan maupun saat menunggu giliran mengangkut penumpang.

Gambar 3.8 memperlihatkan seorang ibu (figur yang sering keluar dalam cergam *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* dan biasanya didampingi seorang anak kecil) yang selesai belanja di pasar nampak sedang berdiri di atas trotoar. Tangan kanannya menunjuk pada seorang pengendara motor yang sedang melintas menuju hadapannya, sambil berkata, "Jek...!! Ojeek!!!". Pengendara motor tersebut dikira

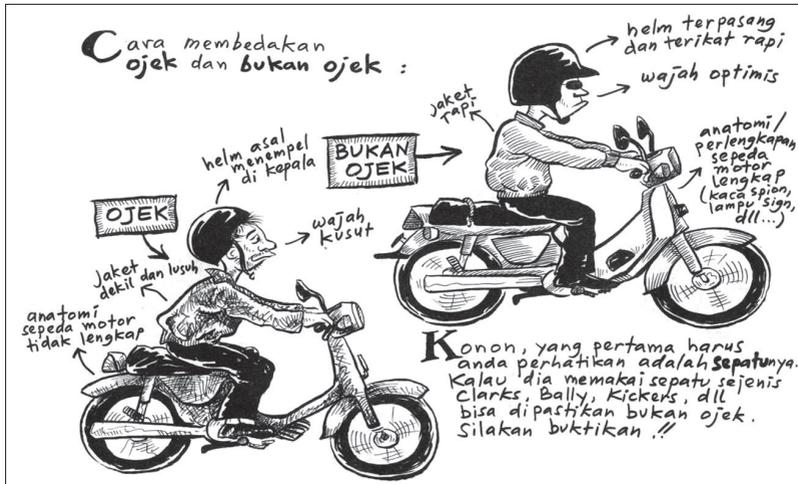


Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.8 “Salah Sangka” Karya Benny Rachmadi

oleh Ibu tersebut sebagai tukang ojek, namun ia tetap lewat dan tidak menghiraukan panggilan sang ibu. Ibu tersebut tampak jengkel karena mengira lelaki pengendara motor yang dipikirkannya ojek terlalu jual mahal. Tingkah laku dari ibu tersebut, yang berteriak, “Jek...!! Ojeek!!!”, saya menganalisis dengan pendekatan semiotika Peirce merupakan suatu *qualisign*. Keberadaan tanda seru menunjukkan sebuah kualitas tanda, yakni bersuara keras, yang diasosikan dengan keinginan pada sesuatu secara spontan.

Tukang ojek mempunyai kriteria secara fisik yang oleh Benny Rachmadi dijabarkan dalam perbandingan dua gambar pengendara motor. Hal ini berguna untuk menghindari kekeliruan dalam memilih tukang ojek sebagaimana peristiwa yang dialami oleh ibu yang baru pulang dari belanja di pasar. Tips untuk membedakan tukang ojek dengan pengendara motor biasa digambarkan Benny Rachmadi dalam Gambar 3.9, yang dirangkum dalam Tabel 3.1.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.9 “Perbedaan Tukang Ojek dan Pengendara Motor Biasa” Karya Benny Rachmadi

Tabel 3.1 Perbedaan Tukang Ojek dengan Pengendara Motor Biasa

No	Kriteria	Tukang Ojek	Bukan Tukang Ojek
1	Helm	Asal menempel di kepala, kadang tali helm tidak dipasang dengan benar	Terpasang dengan baik dan benar, tali helm terikat
2	Jaket	Dekil dan lusuh	Rapi
3	Wajah	Kusut	Optimis
4	Anatomis sepeda motor (kaca spion, lampu sign)	Tidak lengkap	Terpasang lengkap
5	Sepatu	Bukan merk Clark, Bally, Kikkers.	Merk Clark, Bally, Kikkers.

Pengguna jasa tukang ojek terdiri dari berbagai kalangan dan latar belakang. Benny menjelaskan hal ini dengan tiga tukang ojek yang sedang melaju dengan penumpang yang berbeda-beda (Gambar 3.10). Tukang ojek pertama mengenakan helm standar dengan motor bebek yang mengangkut seorang wanita karier yang sangat menjaga



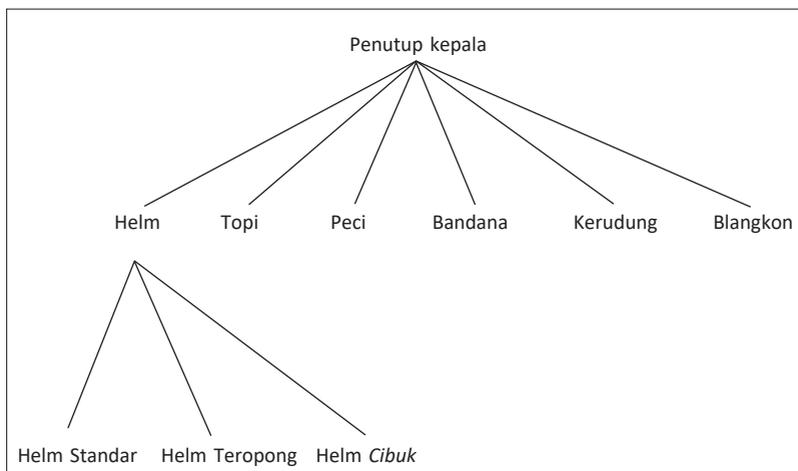
Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.10 “Merakyat” Karya Benny Rachmadi

penampilannya sampai tidak boleh terlalu kencang karena takut tata rambutnya menjadi rusak. Tukang ojek kedua mengendarai motor CB dengan mengenakan helm teropong yang membonceng dua orang anak kecil yang berpakaian seragam sekolah. Kedua anak kecil tersebut nampak antusias dan gembira menggunakan jasa ojek, bahkan mereka ingin supaya laju motor ditambah lebih cepat. Tukang ojek ketiga menggunakan helm *cibuk* mengangkut seorang Ibu yang baru pulang dari pasar. Ibu itu menyuruh supaya tukang ojek tidak terlalu kencang karena takut telur yang dia beli pecah.

Saya menerapkan analisis taksonomi untuk membuat klasifikasi helm dari tukang ojek berdasarkan Gambar 3.10. Helm adalah penutup kepala yang wajib dipakai pengguna kendaraan roda dua selama melintas di jalan raya demi keselamatan pengendara tersebut. Berikut ini klasifikasi penutup kepala yang terdiri dari helm, topi, peci, bandana, kerudung, dan blangkon. Helm termasuk jenis penutup kepala yang mempunyai tempat sama seperti topi, peci, bandana, kerudung,

Buku ini tidak diperjualbelikan.



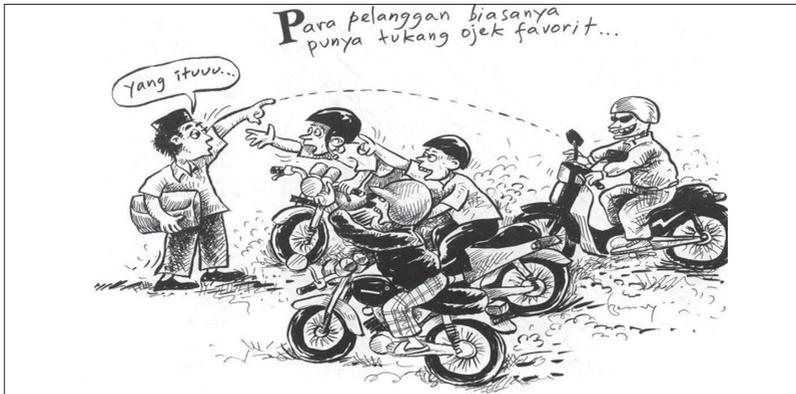
Gambar 3.11 Taksonomi Helm Sebagai Bagian dari Penutup Kepala

dan blangkon. Tiap-tiap jenis penutup kepala tersebut pada dasarnya mempunyai fungsi ekologis sebagai pelindung dari sengatan sinar matahari, namun jika dikaji lebih lanjut secara kontekstual terdapat fungsi lain, seperti atribut untuk kepentingan religi (peci) atau status sosial dan identitas kelompok (blangkon).

Saya menganalisis Gambar 3.11 menggunakan pendekatan sistem klasifikasi taksonomi (*taxonomic classification system*) atau taksonomi. Klasifikasi taksonomi adalah suatu sistem pengategorian berdasarkan tipe kontras semantik dengan menggunakan pendekatan inklusi hierarki (*hierarchical inclusion*) (Casson, 1981). Pendekatan ini terdiri atas dua aspek yakni hiponim dan superordinat. Dalam hal ini, yang termasuk kategori helm adalah helm teropong, helm standar, dan helm *cibuk*.⁴³ Helm merupakan hiponim, sedangkan jenis helm

⁴³ Sebagian besar pengendara motor di Kota Yogyakarta menggunakan jenis helm *cibuk* yang didominasi oleh warna putih. Kata *cibuk* merupakan sinonim dari gayung, yakni alat untuk mengambil air dalam kamar mandi. Helm *cibuk* merupakan ikon dari masyarakat Kota Yogyakarta. Helm putih dengan tali berwarna hitam menjadi pemandangan biasa di jalanan pada tahun 2000-an. Sejak diberlakukan penggunaan helm standar, lambat laun helm *cibuk* mulai ditinggalkan oleh pengguna motor di Yogyakarta.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.12 “Tukang Ojek Langgan” Karya Benny Rachmadi

teropong, standar, dan *cibuk* adalah superordinat. Hubungan antara helm teropong, standar, dan *cibuk* bersifat kontras langsung (*direct contrast*), yakni hubungan yang melibatkan taksa yang termasuk dalam satu jajaran superordinat.

Gambar 3.12 memperlihatkan tukang ojek yang sedang berebut seorang penumpang, lelaki mengenakan peci yang sedang menjinjing tas. Lelaki itu sedang “dihadang” oleh empat tukang ojek. Lelaki itu tidak sembarangan dalam memilih tukang ojek, sepertinya ia mempunyai langganan tetap yang menjadi pilihan utama. Ia memilih salah satu dari empat tukang ojek itu, tukang ojek yang berada pada posisi paling belakang. Secara visual, sikap jari telunjuk merupakan kode Simbolik (SYM) yang merujuk pada konvensi menunjuk sesuatu, khususnya pada calon penumpang, sedangkan sikap jari tukang ojek mengacu pada penawaran jasa. Gambar 3.9 merepresentasikan bahwa ojek adalah angkutan umum bersifat personal karena seorang penumpang dapat mempunyai langganan yang dijadikan teman ngobrol selama dalam perjalanan.

Gambar 3.13 merepresentasikan suka dan duka naik ojek. Seorang lelaki sedang menggunakan jasa tukang ojek dengan motor jenis CB



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.13 “Derita Naik Ojek 1” Karya Benny Rachmadi

yang dikendarai oleh seorang lelaki menggunakan helm standar tanpa tali, berkaos oblong, sandal *selop*, dan celana kain motif kotak-kotak. Selama berkendara, tukang ojek tersebut bercerita panjang lebar dengan lepas, sedangkan penumpang yang berada di belakangnya tampak menutup hidung untuk menahan bau mulut dari tukang ojek tersebut. Gambar alat dan tengkorak yang keluar dari mulut tukang ojek adalah kode simbolik (SYM) mengacu pada bau mulut yang memuakkan, bahkan seakan-akan beracun. Hal ini menunjukkan bahwa ojek bukanlah angkutan yang nyaman karena selama dalam perjalanan seorang penumpang tidak terlindung dari panas dan hujan, termasuk bau mulut dari tukang ojeknya.

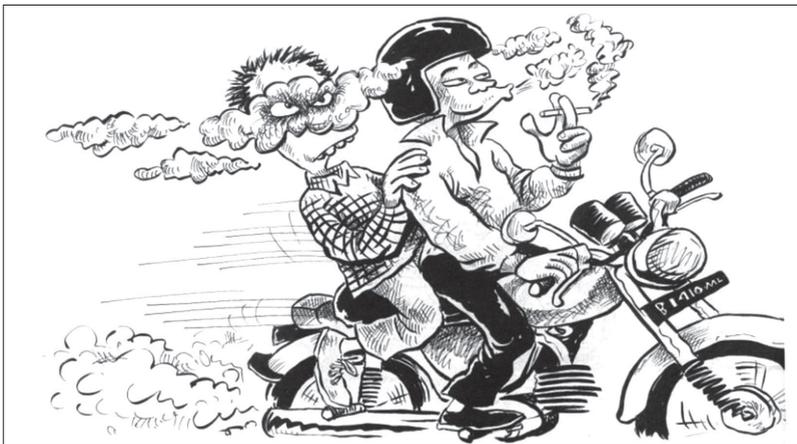
Hal ini berbeda dengan ojek daring hari ini. Selain ketepatan titik jemput dan biaya yang logis sesuai dengan jarak tempuh. Ada standar operasional (SOP) yang mengharuskan pengemudi harus tampil rapi, wangi, dan ramah. Penilaian penumpang ada setelah transaksi selesai. Ada bintang yang harus diisi dengan kriteria kepuasan yang meliputi hal pelayanan. Jika puas, kita bisa mengisi lima bintang secara penuh. Evaluasi buruk dari penumpang bisa berimbas pada keberlangsungan

Buku ini tidak diperjualbelikan.

pengemudi di kemudian hari. Karena sebagai mitra, ada kesepakatan khusus dengan perusahaan penyedia layanan ojek daring.

Suka duka naik ojek lainnya selain bau mulut adalah perilaku yang dilakukan oleh tukang ojek yang merokok sembarangan. Benny menggambarkan dengan seorang tukang ojek dengan penumpang yang sedang melaju di atas motor jenis CB. Tukang ojek dengan cuek menghisap rokok, sementara si penumpang harus merasakan kepulan asap yang keluar dari mulut tukang ojek tersebut. Gambar 3.14 memberikan penjelasan tentang ketidaknyamanan dalam menggunakan jasa akibat sikap tukang ojek yang merokok sembarangan.

Merokok sambil berkendara tidak hanya membahayakan kesehatan, namun membahayakan keselamatan sekitar. Bayangkan abu rokok yang terbang bebas ke belakang bisa mengenai siapa pun. Saya pernah terkena serpihan abu itu, rasanya panas dan pedih di mata, terlebih jika masih mengandung sedikit api. Bahkan, teman di Jogja nyaris buta sampai harus masuk rumah sakit karena matanya terkena abu pengendara motor yang merokok. Kepolisian telah melakukan sosialisasi keselamatan di jalan khusus pengendara motor untuk tidak



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.14 “Derita Naik Ojek 2” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

menggunakan ponsel selama berkendara dan merokok karena dapat membahayakan keselamatan diri dan orang lain.

Cuaca tidak menjadi kendala bagi tukang ojek dalam bertugas. Pada Gambar 3.15 nampak dua tukang ojek yang sedang ”narik” walaupun hujan deras. Tukang ojek pertama memakai motor jenis CB dan memakai jas hujan, sementara penumpang yang berada di belakangnya menggunakan payung. Tukang ojek kedua mengendarai sepeda motor bebek dan mengenakan jas hujan yang dipakai bersama dengan penumpangnya. Kajian leksia pada gambar tablet dan kapsul termasuk dalam kode simbolik (SYM) yang mengacu pada obat, diidentikkan dengan kekhawatiran jatuh sakit (influenza) setelah kena air hujan. Salah seorang informan, Leak Koestiya⁴⁴ berpendapat bahwa simbol tersebut bersifat multiinterpretatif. “Kayak gini *nih* ada yang *multiinterpretarif*, ada yang orang tahu, o... maksudnya itu. Misalnya yang obat, ini orang pusing atau bandar narkoba atau apa? Saya kurang *ngerti*, saya kurang *ngerti*.” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Gambar tablet dan kapsul yang berada dalam balon kata-kata dari penumpang ojek tersebut merupakan pesan nonverbal yang berupa simbol. Leak Koestiya berpendapat bahwa simbol obat tersebut dapat kita artikan sebagai obat, orang yang sedang pusing, atau bahkan bandar narkoba. Salah satu varietas dari narkoba adalah berbentuk tablet dan kapsul, yakni pil koplo, lexotan, dan inex. Sebuah kartun dapat bersifat multiinterpretatif, tergantung pada penafsiran dari tiap-tiap individu. Interpretasi terhadap kartun seyogianya tidak hanya dikaji secara tekstual saja, namun perlu memperhatikan kajian kontekstual yang dihubungkan dengan situasi dan kondisi yang tengah terjadi.

⁴⁴ Redaktur bagian grafis di harian *Jawa Pos*. Ia dipilih menjadi informan buku ini atas rekomendasi dari alumni Antropologi UNAIR yang sekarang bekerja sebagai wartawan olahraga di *Jawa Pos* (Roki angkatan 1996).



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.15 “Cuaca Buruk” Karya Benny Rachmadi

Hal ini bertujuan untuk menjaga signifikansi permasalahan dan menghindari pembiasan tafsir (Setiawan dalam Sobur, 2006).

Secara keseluruhan, Gambar 3.15 merepresentasikan ketidaknyamanan dalam menggunakan angkutan umum mode ojek motor apabila cuaca sedang tidak bersahabat. Ojek motor tidak mempunyai pelindung dari panas dan hujan sehingga jika panas terik tukang ojek kepanasan, sedangkan jika musim hujan, tukang ojek terkena air hujan secara langsung. Meskipun telah menggunakan berbagai pelindung seperti payung dan mantel, tukang ojek tetap berisiko terkena influenza. Khusus hari ini, layanan ojek daring tidak hanya penumpang, tetapi juga pengiriman paket barang dan makanan. Terutama makanan, ketepatan waktu antar menjadi penentu reputasi. Tidak jarang tukang ojek harus berjibaku dengan waktu walaupun basah kuyup, yang penting kiriman tepat sasaran.

b. Jangan Coba Jarak Jauh dengan Ojek Sepeda

Ojek sepeda banyak dijumpai di kawasan Stasiun Kota dan kawasan Kota Lama. Berdasarkan pengamatan di lapangan, khususnya kawasan Stasiun Kota, tukang ojek sepeda biasa mangkal secara berkelompok,



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.16 Ojek Sepeda (ontel) Berderet di depan Stasiun Kota.

berderet memarkir sepeda kumbang menghadap jalan raya sambil menantikan penumpang. Ketika ada orang yang lewat, mereka membunyikan bel sebagai tanda penawaran jasa untuk naik ojek sepeda. Sepeda yang mereka pakai adalah sepeda kumbang atau lebih dikenal dengan sepeda kebo. Aksesoris yang mereka pasang di sepeda selain bel adalah payung yang diletakkan sejajar rangka sepeda serta air minum yang ditaruh pada tempat khusus hasil modifikasi di atas *selebor* depan sepeda.

Dua orang tukang ojek sepeda ontel tampak sedang bersiap-siap "menjaring" penumpang (Gambar 3.17). Ojek sepeda adalah alat transportasi jarak dekat yang ringkas dan praktis sebab tanpa bahan bakar minyak. Sepeda yang digunakan untuk mencari nafkah bagi tukang ojek sepeda ontel adalah sepeda kebo dan sepeda jengki yang pada bagian belakangnya dipasang jok vespa demi kenyamanan penumpang. Tukang ojek pertama mengenakan topi model topi lapangan, memakai kaos yang merupakan kostum salah satu klub sepak bola di Liga Italia (AC Milan) dengan mengenakan celana pendek. Tukang

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.17 “Tukang Ojek Sepeda” Karya Benny Rachmadi

ojek yang kedua mengenakan kaos oblong, celana pendek, dan bersandal jepit; ia tengah mengacungkan jari sebagai tanda penawaran bagi siapa saja yang ingin menggunakan jasa ojek sepeda ontel.

Gambar 3.18 memperlihatkan seorang tukang ojek sepeda ontel yang sedang mengangkut penumpang di tengah hari. Tukang ojek sepeda ontel itu mengenakan kaos oblong, celana pendek, topi, dan sandal jepit. Selagi mengendarai sepeda ontelnya, tukang ojek tersebut terus berbicara, sementara penumpang yang berada di belakangnya nampak menutup hidung untuk menahan bau yang berasal dari mulut dan badan tukang ojek sepeda ontel.

Berdasarkan pengamatan saya di daerah sekitar kawasan Kota Lama, ojek sepeda ontel mempunyai beragam konsumen, bahkan ada orang Tionghoa yang tidak malu naik ojek sepeda. Selain berfungsi sebagai sarana angkutan umum, terdapat tukang ojek yang mengkhususkan pada pariwisata di kawasan Kota Lama yang banyak berdiri bangunan tua peninggalan zaman kolonial. Mereka menyewakan sepedanya kepada pengunjung untuk dipakai berkeliling di sekitar cagar budaya Kota Lama maupun sebagai pelengkap untuk dokumentasi pengunjung, baik foto maupun video.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.18 “Derita Berkepanjangan” Karya Benny Rachmadi

Sejak pandemi Covid-19 melanda dunia sejak tahun 2020, bersepeda menjadi salah satu kegiatan yang digemari oleh masyarakat dan menjadi tren pilihan olahraga untuk meningkatkan imunitas. Namun, tidak jarang pula masyarakat hanya bersepeda untuk sekadar melengkapi foto di media sosial dengan sepeda mahalnnya. Di sisi lain, ada para pejuang bersepeda angin di kota besar yang hidup dari menyusuri jalanan keliling kota. Mereka adalah tukang ojek sepeda pancal, pedagang siomai, penjual pentol, odong-odong, dan penjual kopi keliling atau yang lebih dikenal dengan Starbucks keliling (starling).

2. Bajaj Saudara Vespa Pengganti Becak

Bajaj diketahui berasal dari India. Nama bajaj sendiri sebenarnya merupakan merek salah satu perusahaan otomotif di India, Bajaj Auto Limited⁴⁵. Bajaj mulai masuk ke Indonesia pada tahun 1975

⁴⁵ Perusahaan Bajaj Auto Limited didirikan pada tahun 1945 oleh Jamnalal Bajaj, pengikut dan kawan Mahatma Gandhi yang mengimpor Vespa buatan Piaggio, Italia, sejak tahun 1948. Pada tahun 1960-an, Bajaj memproduksi Vespa di bawah lisensi Piaggio. Pada tahun 1970, kontrak dengan Piaggio berakhir dan Bajaj memulai mendesain dan memproduksi skuter buatannya sendiri.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.19 Bajaj Bahan Bakar Gas (BBG) di Tengah Bajaj Konvensional di Kawasan Monas

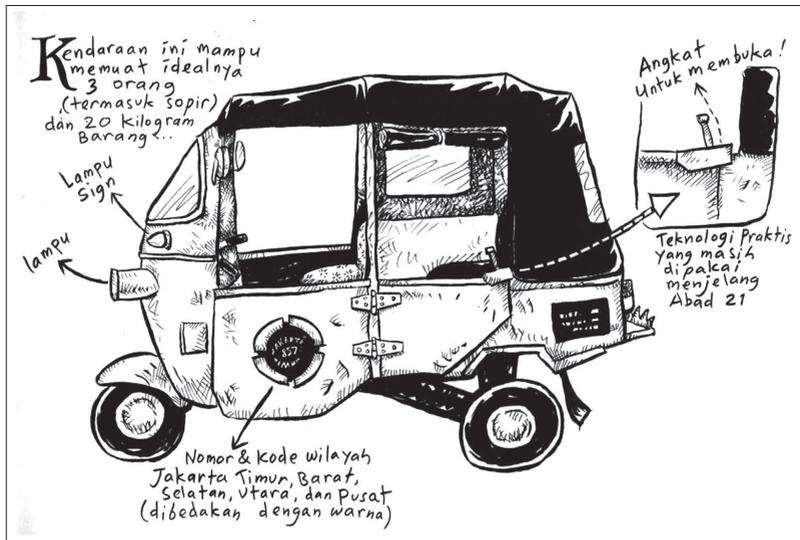
dengan tujuan untuk melayani kebutuhan transportasi masyarakat menengah bawah. Bajaj diimpor ke Indonesia oleh PT Tunas Bahari Motor (TBM) yang dipimpin Eddy Tanzil. Sejak tahun 1980, impor bajaj dihentikan karena jumlahnya sudah sangat melimpah, sekitar 14.000 unit yang terdaftar resmi. Bajaj yang lain beroperasi pula sekitar 6.000 bajaj ilegal, yang sebagian merupakan hasil “kreativitas” karoseri bengkel-bengkel jalanan.

Bajaj mempunyai tiga roda, satu di depan dan dua di belakang dengan kapasitas kursi penumpang bajaj dua orang tanpa sandaran terletak di belakang supir bajaj. Bajaj mempunyai bentuk yang mungil dan dapat bermanuver sehingga tepat untuk melayani kebutuhan masyarakat yang tinggal di pemukiman dengan ruas jalan yang tidak terlampau lebar dan juga mampu menjangkau gang-gang sempit selebar 1,5 meter di berbagai wilayah Jakarta. Bajaj juga berfungsi sebagai angkutan barang karena memiliki kemampuan mengangkut

barang hingga satu ton. Berdasarkan pengamatan di lapangan, tepatnya di kawasan jalan Gunung Sahari, saya melihat bajaj yang sedang mengangkut berbagai barang, di antaranya kain, sayuran, dan barang elektronik. Bajaj merupakan angkutan umum yang mencerminkan angkutan rakyat yang lebih privat dengan biaya yang lebih murah daripada taksi. Setiap penumpang yang ingin naik bajaj, cukup menghentikan bajaj yang tengah melintas atau langsung datang ke pangkalan.

Bajaj adalah kendaraan roda tiga yang mampu memuat maksimal tiga orang, yakni dua orang penumpang dengan satu sopir dan beban maksimal 20 kilogram. Benny menjelaskan (Gambar 3.20), sebuah bajaj yang terlihat dari luar terdiri dari beberapa bagian sebagai berikut:

1. Lampu *sign* sebagai tanda jika sewaktu-waktu bajaj mau belok;
2. Lampu penerangan yang digunakan pada saat malam hari;



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.20 “Penampakan Luar Bajaj” Karya Benny Rachmadi

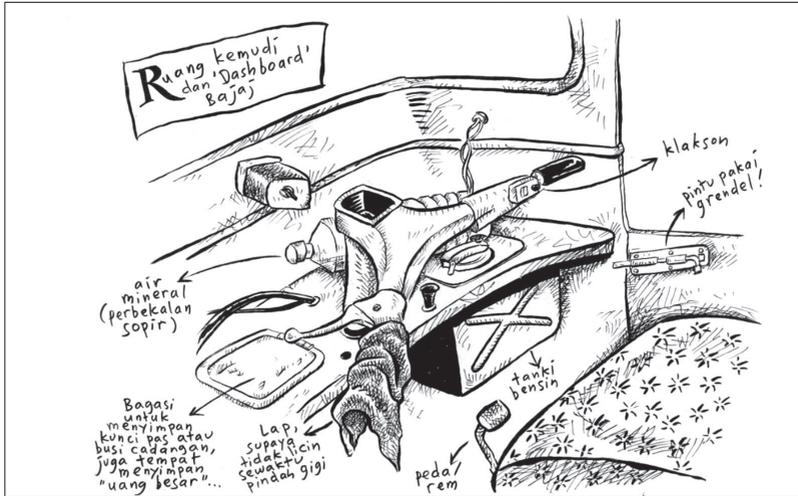
3. Kode dan nomor wilayah yang terletak di depan pintu. Nomor dan kode wilayah atau daerah operasi bajaj yang biasanya terbatas pada satu kota madya saja, dibagi menjadi beberapa wilayah. Setiap wilayah mempunyai warna yang berbeda-beda, di antaranya Jakarta Timur (hijau), Jakarta Barat (merah), Jakarta Selatan (kuning), Jakarta Utara dan Jakarta Pusat (silver).⁴⁶ Warna *body* bajaj di Jakarta adalah seragam yaitu oranye;
4. Pintu penumpang yang menggunakan gerendel. Bila ingin keluar atau masuk bajaj, gerendel tersebut cukup diangkat maka pintu akan membuka;
5. Kaca spion pada sisi kanan dan kiri bajaj yang digunakan untuk melihat keadaan jalan di belakang bajaj;
6. Jendela penumpang yang dapat digulung karena terbuat dari bahan sejenis terpal yang pada bagian tengahnya dilengkapi dengan plastik untuk menikmati pemandangan sekitar.

Benny memberikan gambaran ruang kemudi sebuah bajaj secara mendetail (Gambar 3.21) terdiri atas:

1. Setir
Terdapat di depan tempat duduk sopir bajaj. Pada bagian setir terdapat klakson⁴⁷ dan lap yang dipakai oleh sopir agar tidak licin sewaktu pindah gigi.
2. Bagasi
Terletak di sebelah kiri setir sebagai tempat untuk menyimpan kunci pas atau busi cadangan, selain untuk tempat menyimpan “uang besar”.

⁴⁶ Meskipun telah ada pembagian wilayah trayek, namun dalam pelaksanaan di lapangan tidak ada konsekuensi karena berdasarkan pengamatan, saya melihat semua bajaj dari berbagai trayek beroperasi mencari penumpang dalam satu daerah.

⁴⁷ Berdasarkan pengamatan saya di lapangan, suara klakson bajaj mempunyai ciri khas yang dapat membedakannya dengan kendaraan motor lainnya, namun suara itu kalah keras dengan suara knalpot.



Sumber: Rachmadi (1997)

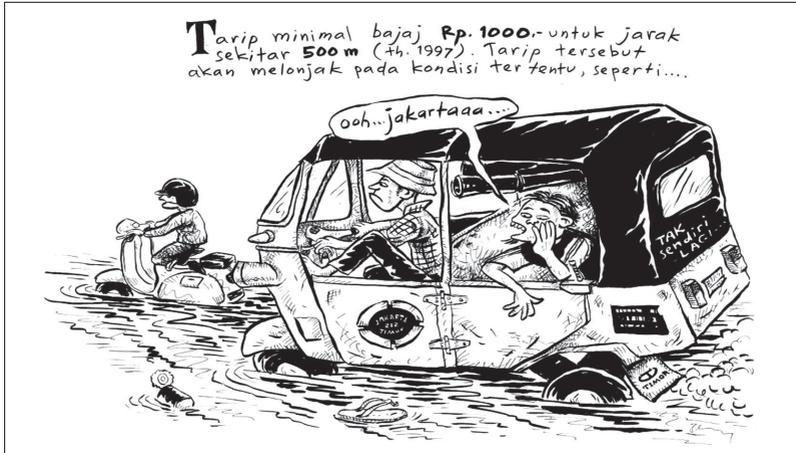
Gambar 3.21 “Kokpit Bajaj” Karya Benny Rachmadi

3. Botol air mineral yang digunakan sebagai perbekalan bagi sopir;
4. Tangki bensin yang terletak di bawah rem;
5. Pedal rem untuk memberhentikan laju bajaj.
6. Pintu bajaj, sebagai tempat untuk keluar masuk sopir, terletak di sebelah kanan jok sopir yang mempergunakan gerendel agar dapat ditutup dari dalam.

Bajaj tergolong angkutan yang murah meriah, Benny menjelaskan tarif minimal Rp1.000 per 500 meter⁴⁸. Persoalan di lapangan, ketentuan tarif tersebut tidak berlaku secara mutlak, namun menyesuaikan dengan kondisi cuaca dan jalanan. Gambar 3.22 memperlihatkan kondisi jalanan Jakarta pada musim hujan. Sebuah bajaj tengah melaju di atas jalan yang sedang banjir. Sopir bajaj sampai mengangkat salah

⁴⁸ Tarif tersebut berlaku pada pembuatan dan penerbitan kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* tahun 1997 yang pada masa sekarang, tentunya bahkan bajaj telah berganti rupa dan nama menjadi kancil.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.22 “Kebanjiran” Karya Benny Rachmadi

satu kakinya dan diletakkan di sebelah setir, sementara penumpang yang berada di belakangnya sedang melihat keadaan sekelilingnya dengan ekspresi yang penuh keluh kesah.

Kajian leksia dari ilustrasi Gambar 3.22, gambar kaleng dan sandal jepit yang sedang terhanyut adalah kode simbolik (SYM) untuk menerangkan kondisi jalanan yang sedang kebanjiran. Saya menginterpretasi gambar kaleng kode semik (SEM) yang dikonotasikan sebagai benda fisik (artefak) dari budaya instan. Kaleng tidak hanya berfungsi sebagai tempat penyimpanan makanan atau minuman, namun merepresentasikan budaya modern yang serba efisien dan instan. Kaleng lebih banyak digunakan untuk menyimpan makanan cepat saji (*fast food*).

Salah seorang informan, Lintang Lazuardi, memberikan komentar terhadap bajaj. Ia berpendapat, “... Nah *nek misale* bajaj *iku suarane sing bisung*, terus *nek melaku iku obah kabeh awake* ... Jadi sing diceritakan *neng* komik *iki bener* ... seperti apa yang pernah aku alami ... waktu *iku* masih SD kelas 4 setahun sebelum penerbitan buku *Lagak*

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Jakarta” (Lintang Lazuardi, wawancara 18 Januari 2007). Berdasarkan pernyataan tersebut, bajaj merupakan angkutan umum yang berasal dari kendaraan bermotor yang mengeluarkan suara keras yang sama seperti suara knalpot vespa. Saya melakukan pengamatan di sekitar pangkalan bajaj sebelah timur Stasiun Gambir pada tanggal 17 Maret 2007. Suara knalpot bajaj mempunyai ciri khas yang berbeda dengan jenis angkutan umum roda empat lainnya. Suara yang keluar dari knalpot bajaj masih dapat terdengar dari radius kurang lebih 50 meter, apalagi knalpot tersebut telah dimodifikasi, suaranya dapat terdengar dalam radius sampai 100 meter.

Benny memberikan keterangan bahwa selepas lebaran di Jakarta banyak kita jumpai sopir bajaj berwajah baru, artinya para pendatang yang ingin mengadu nasib di Jakarta sebagai sopir bajaj yang belum tentu sepenuhnya tahu jalan Kota Jakarta. Risiko yang harus dihadapi adalah tersesat terlebih dahulu sebelum sampai di tempat tujuan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.23 “Navigator Dadakan” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Isu krisis energi dan pencemaran udara menjadi motivasi untuk memberikan pelayanan transportasi yang ramah lingkungan, termasuk bajaj. Bajaj lama yang banyak asap disikapi dengan pengadaan bajaj baru dengan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan. Masyarakat diberi pilihan untuk mode angkutan yang sesuai dengan keinginan.

“Sesampainya di Stasiun Pasar Senen sebelum berangkat menuju Taman Ismail Marzuki (TIM), ada hal khusus sesuai dengan janji sebelum sampai Jakarta. Menuju Polsek Senen untuk memberikan sesuatu kepada bapak polisi yang bertugas di sana sebagai tanda terima kasih karena telah menampung selama pencarian data zaman menulis skripsi dahulu. Melalui proses tawar menawar yang alot, kami berdua naik bajaj. Walau sudah empat kali ke Jakarta, namun ini adalah kesempatan pertama kali naik bajaj, kendaraan pengganti becak kayuh yang dirasa lebih manusiawi dan menjadi salah satu ikon Jakarta juga. Seiring dengan wacana Go Green, sekarang bajaj terpecah menjadi dua mazhab: merah dan biru. Merah adalah bajaj lama yang menggunakan bahan bakar minyak, sedangkan biru merupakan bajaj yang menggunakan bahan bakar gas (BBG). Tentu saja harganya berbeda. Berdasarkan olah TKP saat mencoba menawar bajaj biru dari Pasar Senen menuju TIM ditarik Rp25.000, sedangkan waktu menawar bajaj yang merah, kami mendapat harga Rp17.000 untuk trayek tujuan kami. Selama perjalanan, saya sempat ngobrol bersama “pilot” bajaj merah tersebut, termasuk membuka pembicaraan tentang Malang, hujan, dan bajaj. ketika saya tanyakan kenapa tetap pakai bajaj merah kok bukan yang biru, alasannya adalah daya beli masih belum mencapai karena secara harga ada selisih yang jauh antara bajaj biru ber-BBG dengan bajaj merah. Tidak semua sudut kota ada tempat pengisian BBG dan biaya operasional yang tinggi menjadikan beberapa orang tetap setia pada bajaj merah.” (Roikan, 2013).

Bajaj merah maupun bajaj biru bagi para penggunanya menjadi alat untuk berpindah tempat dengan pertimbangan jarak tempuh, trayek, dan isi kantong tentunya.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.24 Sebuah kancil, kendaraan alternatif pengganti bajaj sedang melintas di kawasan Jalan Gunung Sahari.

3. Bemo yang Masih Berkawan dengan Oplet

Awal keberadaan bemo di Jakarta adalah sejak Pemerintah Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta mengeluarkan kebijakan dengan mengganti becak dengan bemo sebagai angkutan lingkungan pada 1 Desember 1971. Kebijakan itu rupanya didahului dengan memberikan pembatasan daerah operasi becak yang dikenal dengan daerah bebas becak. Lalu, Pemda DKI menetapkan sejumlah tempat yang boleh dijadikan tempat mangkal bemo. Setelah lebih dari 20 tahun, keberadaan bemo mulai dievaluasi lagi. Tanggal 26 Januari 1996, Pemda DKI mengeluarkan instruksi Gubernur DKI Jakarta Nomor 33 yang mengganti bemo dengan mobil penumpang tanpa hidung berkapasitas mesin 1.300 cc. Hal ini dilakukan dalam rangka meningkatkan pelayanan angkutan umum yang lebih baik kepada masyarakat.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Foto: Roikan (Maret 2007)

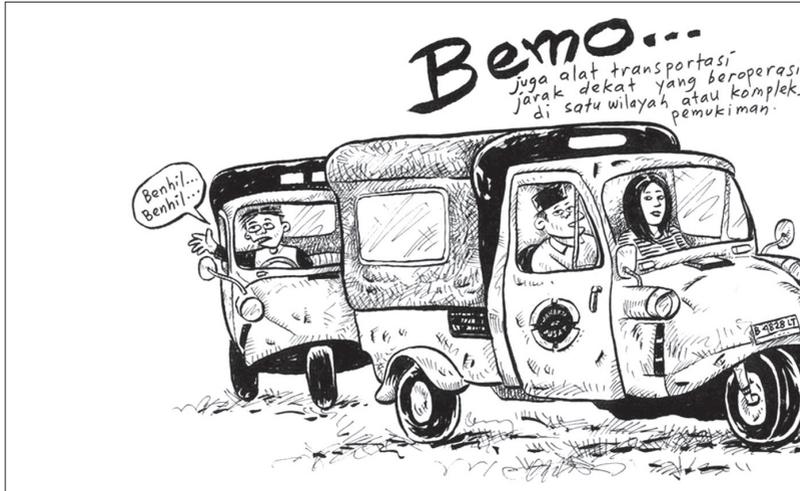
Gambar 3.25 Sebuah bemo sedang mencari penumpang di kawasan Mangga Dua.

Bemo adalah jenis angkutan sebangsa bajaj, namun bisa memuat penumpang lebih banyak. Jika bajaj hanya sanggup mengangkut dua orang penumpang plus satu orang sopir, bemo mampu memuat tujuh orang penumpang plus satu orang sopir.

Gambar 3.26 memperlihatkan sebuah pangkalan bemo⁴⁹ yang terdapat dua buah bemo yang sedang menunggu penumpang. Bemo yang pertama bernomor plat polisi B 4828 LT dikendarai oleh seorang sopir yang mengenakan kemeja dan berpeci. Di sampingnya, nampak penumpang seorang wanita mengenakan baju dengan motif garis-garis. Bemo yang kedua berada di belakang bemo pertama dengan seorang sopir yang nampak sedang melambaikan tangan dan meneriakan daerah trayeknya yakni Benhil. Benny memberikan penjelasan bahwa bemo adalah alat transportasi jarak dekat yang beroperasi di satu wilayah atau kompleks pemukiman.

Saya mengadakan pengamatan terhadap bemo yang mangkal di sekitar Stasiun Kota. Saya melihat bemo yang sering berjalan mundur

⁴⁹ Bemo adalah singkatan dari becak motor



Sumber: Rachmadi (1997)

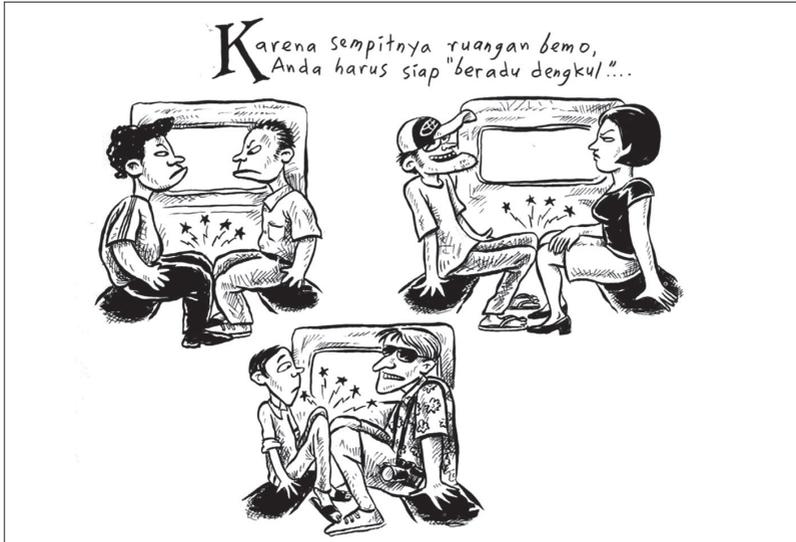
Gambar 3.26 “Menanti Penumpang” Karya Benny Rachmadi

sebelum meninggalkan kawasan Stasiun Kota. Hal ini dilakukan untuk menjaring penumpang yang berada di sekitar pangkalan Stasiun Kota selain atas dasar solidaritas, yakni permintaan tukang bemo lain agar memperoleh penumpang yang lebih banyak. Bemo juga banyak dijumpai di daerah Mangga Dua. Mereka berderet rapi menantikan penumpang di depan pusat perbelanjaan Mangga Dua, tepatnya di tengah jalan dekat portal bersama dengan ojek sepeda ontel.

Keterbatasan ruang gerak dalam bemo menyebabkan para penumpang tidak mempunyai keleluasaan dalam bergerak. Benny memaparkan fenomena ini dalam tiga gambar adegan “adu dengkul” yang terjadi di dalam ruang penumpang bemo.

Salah seorang informan, Irmayanti, pernah mengalami kejadian yang tidak jauh berbeda dengan peristiwa pada Gambar 3.27 sebagaimana pemaparannya sebagai berikut, “... aku juga baru ke Jakarta waktu itu kayak gitu kayak *lek bule* itu memakan tempat ... waktu itu dari dufan *kesel-kesel* terus naik angkot wis *desek-desekan*

Buku ini tidak diperjualbelikan.

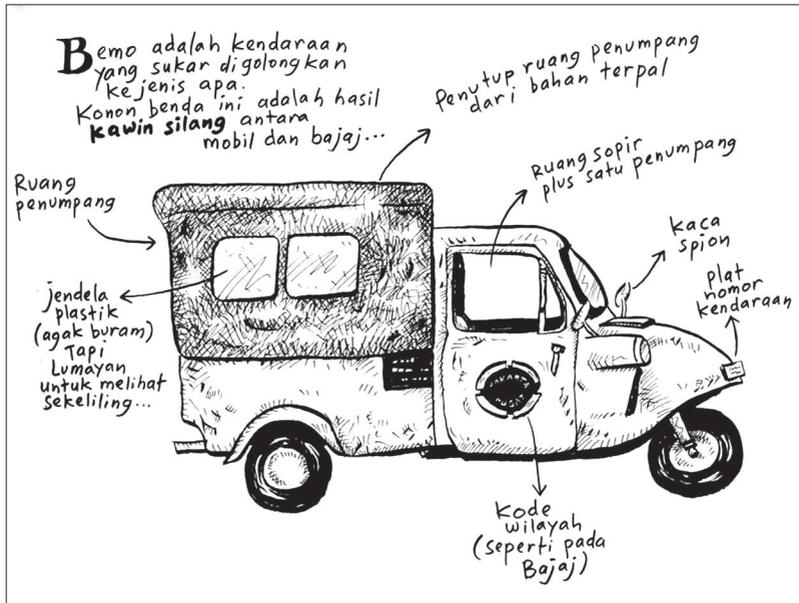


Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.27 "Adu Dengkul" Karya Benny Rachmadi

gitu katekan bule sek tergeser gak enthok tempat aku, jadi aku gak oleh tempat duduk gara-gara bule itu ..." (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007). Kajian leksia pada Gambar 3.27 dari visualisasi garis bengkok dengan tanda bintang di atasnya adalah kode simbolik (SYM) yang merupakan konvensi yang kerap dijumpai dalam komik atau kartun. Gambar tersebut menerangkan gesekan atau friksi yang menimbulkan rasa tidak nyaman. Garis bengkok dengan ujung bintang adalah simbol keterbatasan ruang gerak dalam bemo.

Seperti pada Gambar 3.20 ketika Benny menjelaskan bajaj secara anatomis, pada Gambar 3.28 ia menggambarkan penampakan luar sebuah bemo dari samping. Bemo adalah kendaraan yang sukar ditentukan penggolongan jenis kendaraannya. Saya memasukkan bemo ke dalam angkutan umum darat dan satu keluarga dengan bajaj jika dilihat dari jumlah roda. Adapun bagian-bagian bemo jika dilihat dari luar terdiri dari:



Sumber: Rachmadi (1997)

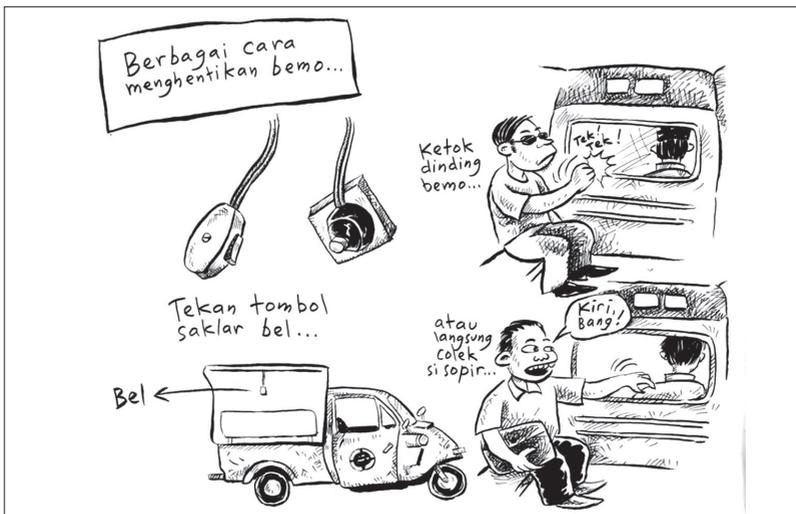
Gambar 3.28 “Penampakan Bemo dari Luar” Karya Benny Rachmadi

1. ruang sopir dan satu orang penumpang;
2. kaca spion untuk melihat kendaraan lain yang melintas di belakang bemo;
3. plat nomor kendaraan;
4. kode wilayah;
5. penutup ruang penumpang yang terbuat dari bahan terpal;
6. jendela plastik;
7. ruang penumpang yang hanya mampu mengangkut enam orang penumpang.

Sebagaimana halnya pada mikrolet, apabila seorang penumpang sampai di tempat tujuannya, ia berusaha untuk menghentikan kendaraan tersebut. Benny menjelaskan bahwa penumpang bemo mempunyai tiga cara dalam menghentikan laju kendaraan yang ditum-

pangnya jika ia telah sampai pada tempat tujuan yang dikehendaki. Adapun metode menghentikan bemo terdiri dari menggunakan bel, yakni menekan tombol saklar bel yang biasanya dipasang secara menggantung di tengah ruang penumpang; mengetok dinding bemo; atau melalui kontak fisik langsung dengan sopir Gambar 3.29, seorang penumpang langsung mencolek bahu sopir yang berada di depannya sambil berkata kalau dia mau turun.

Metode untuk menghentikan bemo yang lain adalah dengan berteriak, sebagai cara paling akhir jika ketiga cara sebelumnya tidak dapat diterapkan. Benny Rachmadi membuat visualisasi metode untuk menghentikan bemo dalam gambar bersambung yang bergaya kartunal. Gambar 3.30 memuat *qualisign* yakni tanda yang digunakan untuk menjelaskan suatu kualitas tertentu. Tanda ini dapat dilihat pada teks "Stop, Pak!" yang ditulis lebih tebal daripada teks lainnya. Tanda itu mengungkapkan kejengkelan yang sedang dialami oleh



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.29 "Cara Menghentikan Bemo" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

penumpang akibat sopir bemo tidak merespons teriaknya yang meminta menghentikan laju bemo.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.30 “Serba Salah” Karya Benny Rachmadi

4. Taksi Lebih Privasi

“Selepas drama salah dengar dari tukang ojek, saya segera membayar ongkos. Selembar Rp20.000 saya bayarkan untuk ongkos nyasar dari kawasan Benhil menuju Slipi. Sebenarnya tujuan saya adalah gedung LIPI. Seorang kawan sudah menunggu dan tanpa banyak pertimbangan saya berjalan ke pinggir jalan tidak jauh dari jalan layang depan sebuah mall di antara gedung-gedung pencakar langit di sekitarnya. Sebuah taksi melintas dan saya menunjuk tangan, taksi menepi, saya masuk di dalamnya: “Gedung LIPI, Pak, ya ... Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia,” kata saya. Mobil melaju, saya duduk di belakang termangu pada argometer yang setelah berjalan beberapa lama telah menunjukkan angka 80.000. Tak lama setelah itu, sebuah gedung putih oval terlihat. Lega rasanya, walau harus membayar lebih, setidaknya bisa santai dan ngadem sejenak di Jakarta yang terik.” (Roikan, 2010).

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.31 Suasana Pangkalan Taksi di Depan Stasiun Pasar Senen.

Taksi adalah pilihan terakhir bagi yang ingin cepat sampai tujuan secara privat, seakan naik mobil pribadi rasanya. Hari ini dengan adanya layanan taksi daring, semua bisa ke mana saja asal ada kuota data di telepon pintar. Harga sudah ditentukan dan dengan kecanggihan teknologi, titik jemput juga sudah ditentukan. Jadi, hari ini tidak ada ceritanya taksi daring sampai nyasar. Penumpang dan sopir sama-sama dipermudah. Bagaimana dengan masa lalu?

Taksi adalah angkutan umum yang selalu siap sedia kapan pun di mana pun, bahkan dapat dipanggil langsung di depan rumah. Benny menjelaskan bahwa taksi adalah angkutan umum yang tersedia selama 24 jam dan banyak dikonsumsi oleh golongan ekonomi menengah ke atas. Gambar 3.32 memperlihatkan seorang bapak yang sedang berdiri di trotoar jalan, tepatnya di sebuah pohon. Pohon dekat bapak yang berdiri itu digunakan sebagai media untuk memasang reklame liar. Sebuah taksi dengan nopol B 5872 MK melaju di depan bapak tersebut, di sekitar taksi itu tengah melaju sebuah motor, mobil kijang, dan sebuah taksi yang berasal dari armada lain.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

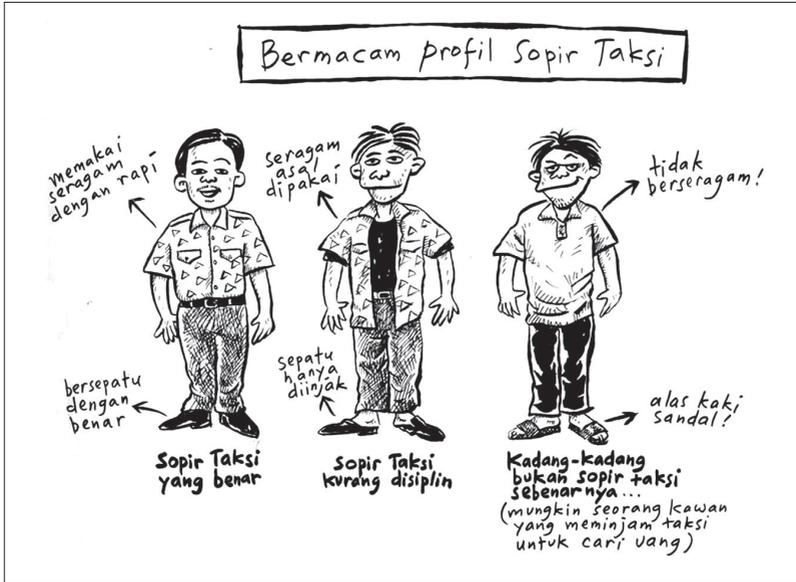
Gambar 3.32 “Taksi” Karya Benny Rachmadi

Saya melihat taksi di Jakarta berasal dari berbagai armada dengan tipe yang bervariasi. Adapun armada taksi yang sering terlihat lalu lalang selama saya melakukan pengamatan, antara lain Blue Bird, Taksiku, Royal City, Koperasi Taksi, dan Astro Taksi. Strategi yang diterapkan oleh awak taksi untuk menarik penumpang di tengah persaingan dalam angkutan umum di Jakarta adalah dengan memasang stiker “Tarif Lama” pada kaca belakang dan depan, selain itu ada yang memasang stiker “Argo Turun”.

Sopir taksi mempunyai berbagai macam karakter sebagaimana yang digambarkan oleh Benny dalam tiga figur sopir taksi (Gambar 3.33). Sopir taksi sejati, sopir taksi kurang disiplin, dan sopir taksi abal-abal. Kini sejak adanya taksi daring, para penumpang akan berjumpa dengan sopir yang sesuai dengan protokol 3S: salam, sapa, dan senyum.

Terkait dengan fasilitas yang ditawarkan oleh taksi, setiap penumpang akan mendapat fasilitas tambahan berupa kenyamanan karena sikap sopir yang ramah sebagaimana yang Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.33 “Variasi Tipe Sopir Taksi” Karya Benny Rachmadi

gambarkan dengan seorang sopir taksi yang sedang menyapa calon penumpangnya dengan sopan. Saya melakukan kajian pada Gambar 3.34 dengan fokus pada keberadaan tasbih yang digantung di kaca spion dalam taksi tersebut. Tasbih merupakan benda yang digunakan sebagai pelengkap dalam ritual tertentu. Kaum muslim menggunakan tasbih untuk berzikir. Selain kaum muslim, ajaran agama lain yang juga kerap memakai tasbih dalam melakukan ritual adalah biksu budha, sebagaimana dapat dilihat dalam film kungfu. Tasbih yang berada dalam taksi tersebut adalah sebuah simbol yang merepresentasikan ketaatan sopir pada ajaran agama, selain untuk keselamatan selama berkendara.

Ketika kopi menjadi minuman yang digemari, ada varian gantungan kaca mobil berupa bungkusan kecil terbuat dari bahan seperti



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.34 “Ramah” Karya Benny Rachmadi

karung goni berisi sesuatu yang bisa menjadi terapi aroma dengan wewangian kopi. Bau kopi yang menyegarkan diharapkan dapat meningkatkan konsentrasi dan kenyamanan dari pengguna mobil. Bungkus kecil jimat ini kerap saya temukan digantung dekat spion depan beberapa taksi daring yang pernah saya naiki.

Taksi adalah sarana angkutan umum yang mempunyai sasaran pasar pada golongan ekonomi menengah ke atas. Fasilitas yang ditawarkan sebanding dengan tarif yang ditetapkan. Selain lebih praktis dan nyaman, Benny menggambarkan kelebihan lain dari taksi pada Gambar 3.35. Berikut ini penjelasan dari gambar tersebut:

a. *full AC*

Sebuah taksi yang sedang dinaiki dengan penumpang dua orang. Salah seorang dari penumpang meminta sopir supaya lebih membuat sejuk hawa dalam taksi, namun penumpang yang lain tidak

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Naik taksi lebih praktis dan tentu saja ... lebih nyaman. Beberapa alasan orang memilih taksi



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.35 “Fasilitas Taksi” Karya Benny Rachmadi

bersedia karena saat itu kondisi tubuhnya kurang fit, bahkan ia meminta supaya AC-nya dimatikan saja.

b. *full musik*

Seorang penumpang tengah menyodorkan sebuah kaset pada sopir taksi. Ia meminta kepada sopir agar memutar kaset berisi lagu kesayangannya. Sopir bersedia memenuhi permintaan penumpang tersebut dan ia mengambil kaset yang disodorkan oleh penumpangnya.

c. *dapat dipanggil lewat telepon*

Seorang wanita berpakaian seksi dengan kalung mutiara yang melingkar di lehernya tengah berbicara di telepon. Sambil menelepon, ia memegang sebuah rokok yang dihisap dengan menggunakan pipa. Wanita memesan sebuah taksi karena saat itu ia menerima order di Hotel Mandarin yang terletak di jalan

Buku ini tidak diperjualbelikan.

seruni Blok C No. 9, selanjutnya ia juga meminta agar disediakan sopir yang ganteng.

d. lebih privasi

Seseorang yang menggunakan jasa taksi, selain lebih privasi, akan merasakan ruang gerak yang lebih bebas dan tidak perlu berdesak-desakan dengan penumpang yang lain. Bahkan, sang sopir taksi dapat "menonton" dari pantulan kaca spion tingkah laku penumpang yang sedang berciuman di dalam kendaraannya.

Salah seorang informan, Anggraini Sulistyowati⁵⁰, menyoroti fenomena seperti pada gambar dua orang berlainan jenis kelamin yang berciuman dalam taksi. Ia berpendapat, "... apalagi sekarang modus pelecehan seksual juga banyak yang di kendaraan umum kayak gitu ... dan lagi yang aku *degender* pun, angkutan umum jadi tempat buat mesum juga ..." (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).

5. Bus Kota, Persegi Penyisir Jalanan

"Seorang kawan pernah bercerita saat mencoba merasakan sensasi mabuk dengan tanaman Kecubung (Datura Metel). Mereka sepakat mengadakan acara pesta kecubung sampai mabuk. Salah satu kawannya kelebihan dosis hingga mengalami halusinasi akut, tak sadarkan diri selama beberapa hari. Selain tertawa sendiri, dia berteriak setiap kali melihat wajah sendiri di cermin. Karena rumahnya dekat jalan raya, pernah keluar di tepi jalan lalu berteriak, "Pak, Bakso!" padahal yang lewat adalah sebuah truk gandeng. Karena membahayakan keselamatan, kawan yang lain mengajak duduk di teras. Ketika sebuah bus melintas, dia berucap, "Ya Allah opo persegi kui ... ono roti tawar cek gedhene" ("Ya Allah apa persegi itu ... kok ada roti tawar kok besar banget"). Sejak mendengar

⁵⁰ Adalah seorang mahasiswa Antropologi Budaya FIB UGM angkatan 2004 yang sedang menekuni mata kuliah Antropologi Visual. Tertarik dengan komik dan kartun, walaupun hanya sebagai penikmat dan apresiator.

cerita itu, setiap kali melihat bus, saya teringat mabuk kecubung, persegi, dan roti tawar.” (Roikan, 2005).

a. Bus Kota Reguler Trayek ke Mana Saja

Bus kota adalah salah satu jenis angkutan umum yang banyak diminati oleh masyarakat karena tarifnya yang murah dan biasa melintasi jalur-jalur arteri perkotaan. Kapasitas penumpang dalam bus yang lebih besar dibandingkan angkutan umum lainnya kerap tidak dapat menampung penumpang. Gambar 3.36 memperlihatkan jumlah penumpang yang akan naik sebuah bus tidak sebanding dengan daya tampung maksimal jumlah kursi penumpang dalam bus.

Sebuah bus kota dengan nomor plat B 7027 KL dan nomor seri trayek 52 tengah berhenti di sebuah halte yang akan melanjutkan perjalanan selanjutnya menuju Senen. Sebagaimana dalam Gambar 3.36, enam orang lelaki tengah berdiri di trotoar yang biasa menjadi tempat pemberhentian bus kota. Dua orang lelaki tampak antusias untuk naik bus yang berada di depannya. Sementara tiga orang lelaki yang lain, yakni seorang bapak yang mengenakan peci, lelaki dengan potongan rambut berjambul, dan lelaki yang mengenakan baju motif pantai hanya memandangi bus 52 yang sedang berhenti di depan mereka.

Lima panel dalam Gambar 3.37 menceritakan pengalaman perjalanan Benny dengan bus dari Pulo Gadung menuju Grogol.

Panel 1

Benny tengah duduk di bangku deret kedua dari depan dalam bus kota jurusan Pulo Gadung–Lebak Bulus pada sore hari. Perjalanannya kali ini terasa nyaman karena dalam bus hanya ada lima orang penumpang sehingga terdapat banyak bangku yang kosong.

Panel 2

Seorang kondektur tiba-tiba masuk, kemudian ia menyerukan kepada para penumpang agar segera pindah pada bus yang berada di belakang, kontan hal ini membuat terkejut semua penumpang.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.36 "Bis Kota" Karya Benny Rachmadi



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.37 "Pindah Paksa" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Panel 3

Benny beranjak dari tempat duduknya untuk berpindah bus dengan perasaan kesal. Ia berdiri, kemudian berjalan di belakang lelaki yang memakai kaos oblong warna hitam.

Panel 4

Beberapa saat kemudian, Benny sangat terkejut sampai kacamata hitam yang ia pakai terlepas.

Panel 5

Keterkejutan Benny terjawab begitu ia keluar dari bus kota yang ia tumpangi, Ia melihat situasi yang sangat berbeda dengan situasi dalam perjalanan sebelumnya. Sebuah bus kota tengah berhenti dengan penumpang yang penuh sesak, berbeda dengan keadaan awal dalam bus tempat Benny berdiri yang nyaman karena banyak kursi yang kosong. Sementara penumpang dalam bus kota belakang semakin padat, kondektur tetap menyuruh Benny untuk segera pindah ke dalam bus itu.

Situasi semacam ini kerap terjadi dalam dunia transportasi umum, termasuk bus kota. Hal ini disebabkan kurangnya penumpang dalam bus kota yang berpengaruh juga pada kurangnya jumlah setoran. Selain itu, pemindahan penumpang secara paksa oleh kondektur ke bus lain dengan trayek yang sama biasa terjadi karena bus itu sudah waktunya untuk pulang atau kembali ke pangkalan.

Gambar 3.38 memperlihatkan mentalitas orang Indonesia yang kurang disiplin. Lima orang lelaki nampak asyik menghisap rokok di dalam bus. Sebuah tulisan yang berisi larangan untuk tidak merokok di dalam bus telah dipasang, namun tetap saja para penumpang masih merokok di dalam bus. Kebetulan dari kelima laki-laki yang merokok di dalam bus, ada satu orang wanita yang merasa terganggu oleh tingkah laku dari penumpang yang sebagian besar merokok di dalam bus. Wanita itu menutupi hidungnya dengan menggunakan



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.38 “Tidak Disiplin” Karya Benny Rachmadi

sapu tangan untuk menghindari asap rokok yang menyebar dari segala penjuru dalam bus kota.

Kajian leksia dari Gambar 3.38 tersebut saya fokuskan pada gambar sebatang rokok yang sedang menyala dalam lingkaran yang diberi garis silang yang merupakan kode simbolik (SYM). Gambar tersebut merupakan konvensi untuk tanda larangan merokok. Tanda larangan merokok tersebut dalam kajian semiotika Peirce termasuk dalam *iconic legisign* sebagai tanda yang menginformasikan sebuah norma atau hukum yang harus ditaati. Secara keseluruhan, Gambar 3.38 merepresentasikan perilaku masyarakat pengguna angkutan umum yang kurang disiplin.⁵¹

⁵¹ Berdasarkan pengamatan di lapangan, perilaku kurang disiplin tidak hanya terjadi pada penumpang angkutan umum, tetapi pada awaknya juga. Pada tanggal 25 Maret 2007, saya menggunakan jasa bus patas AC dari Depok menuju Senen dan melihat perilaku sopir bus yang merokok di dalam bus.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.39 Transjakarta tengah melintas di kawasan sekitar Masjid Istiqlal, sebuah simbol angkutan umum modern.

BRT Transjakarta dianggap sebagai solusi untuk memecahkan masalah kemacetan dan kepadatan lalu lintas yang diharapkan dapat memperlancar dan membangun aksesibilitas untuk masyarakat (Ami-nah, 2016). Kebijakan membuat angkutan massal di Jakarta digagas oleh Gubernur Sutiyoso pada tahun 2000 dan terwujud pada 15 Januari 2004. Adanya koridor dan jalur khusus menjadi pemandangan baru di ibu kota dan sampai saat ini masih dimanfaatkan dengan berbagai inovasinya.

b. Metromini: Wahana Olah Jantung dan Hati

Saya merasakan sendiri cara sopir metromini mengendarai kendaraannya yang tidak jauh berbeda dengan Gambar 3.40. Tanggal 22 Maret 2007, saya naik metromini 91 dari depan kampus Trisaksi menuju daerah Slipi. Begitu masuk ke dalam metromini, kepala saya langsung membentur bagian atap. Sopir metromini mengemudi seperti tidak paham peraturan lalu lintas, beberapa kali mendahului kendaraan lain

Buku ini tidak diperjualbelikan.



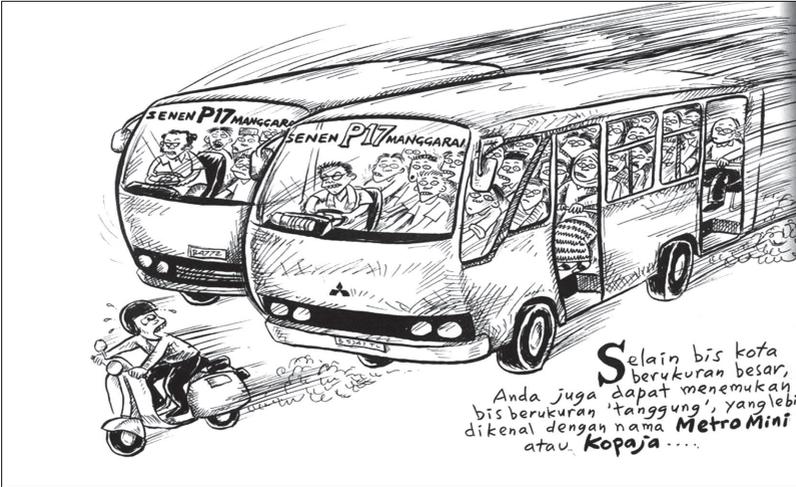
Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.40 Metromini 07 jurusan Senen–Semper sedang menantikan penumpang di sekitar pintu gerbang timur Stasiun Pasar Senen.

dari sisi kiri, selain kerap mengerem secara mendadak. Itulah kenapa saya berpandangan bahwa bus mini ini menjadi “wahana” untuk memacu adrenalin para penumpangnya, termasuk pengguna jalan lain. Sebagai perbandingan, di daerah lain juga ada armada seperti ini. Bus *telung prapat* kalau sebutan di Jawa Timur. Ada Puspa Indah yang melayani trayek Tuban–Bojonegoro, Tuban–Jombang, Jombang–Batu. Ada bus bagong yang melayani trayek Malang–Blitar. Bus mini ini menjadi angkutan yang menghubungkan antarwilayah di daerah yang kadang tidak dilalui jalur provinsi.

Metromini atau Kopaja merupakan sejenis bus kota yang mempunyai ukuran lebih kecil daripada bus kota. Ukuran yang tidak terlalu besar membuat metromini mempunyai keunggulan, yakni lebih cepat, meskipun kapasitas penumpang yang diangkut lebih kecil daripada bus kota. Gambar 3.41 memperlihatkan dua buah metromini dengan kode trayek P17 jurusan Pasar Senen–Manggarai sedang beradu cepat. Metromini pertama bernomor polisi B 5343 TL sedang melaju dengan

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.41 "Metromini Racing" Karya Benny Rachmadi

kencang agar tidak didahului oleh metromini kedua dengan nomer polisi B 4772.

Penumpang dalam kedua metromini tersebut, sebagaimana terlihat dalam gambar, nampak sedang merasakan ketegangan naik metromini pada kecepatan tinggi. Hampir setiap penumpang mempunyai ekspresi yang sama, mata melotot dan mulut terbuka dengan tangan memegang rangka besi pada bangku depan. Ketegangan serupa juga dialami oleh pengguna jalan lain, misalnya pada pengendara vespa.

Metromini adalah sejenis bus yang mempunyai ukuran lebih kecil, termasuk dalam penataan bangkunya juga lebih sempit daripada bus biasa. Gambar 3.42 memperlihatkan Benny sedang duduk di dalam sebuah metromini. Hampir sebagian besar penumpang merasakan situasi yang sama, yakni sama-sama merasakan keterbatasan ruang gerak. Seorang bule pada kursi paling depan harus melipat kedua kakinya agar dapat masuk dan duduk dalam bangku. Seorang penumpang mencoba untuk memaksa duduk dengan posisi kaki di bawah tanpa

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.42 “Keterbatasan Ruang Gerak” Karya Benny Rachmadi

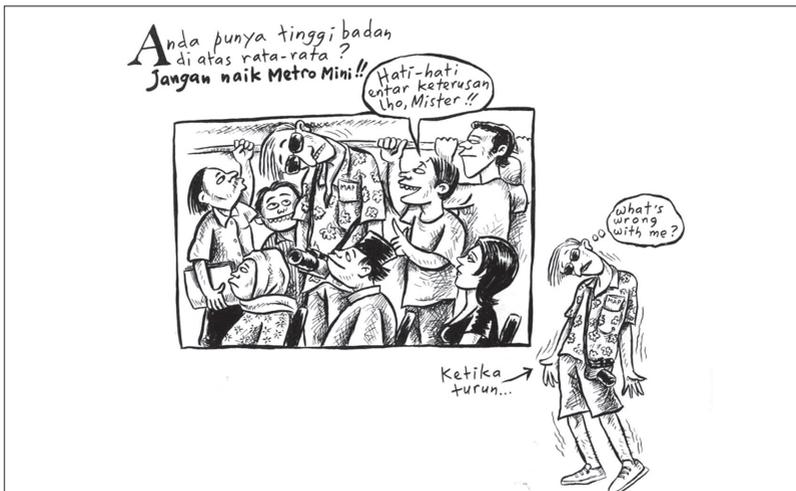
dilipat seperti sebagian besar penumpang. Akibatnya, ia harus merasakan rasa sakit pada lutut karena terhimpit oleh kursi di depannya. Benny lebih memilih untuk duduk dengan posisi miring agar kakinya tidak perlu dilipat.

Di sisi lain, dua orang anak kecil sangat menikmati perjalanan mereka mengingat kaki mereka yang kecil sehingga serasa pas dan mempunyai ruang gerak yang masih luas, sebagaimana juga pernah dialami salah seorang informan yakni Lintang Lazuardi yang mengatakan, “Aku pernah merasakan metromini dan benar-benar *sing nang komike lek nang metromini iku kan bangkune cilik-cilik terus dempet-dempetan* menurutku ... waktu iku aku *sek cilik jadi menurutku iku* kursi yang sangat pas untuk diriku” (Lintang Lazuardi, wawancara 18 Januari 2007). Metromini menyimbolkan keterbatasan dalam ruang gerak yang harus dialami oleh setiap penumpang yang ingin sampai pada tempat tujuannya.

Metromini merupakan angkutan umum yang tidak ramah untuk orang-orang yang mempunyai tinggi badan di atas rata-rata. Sebagaimana pada Gambar 3.43, seorang bule yang sedang berada

di dalam metromini harus menyesuaikan diri dengan keadaan bus yang serba sempit. Dengan susah payah kepalanya harus dilipat agar dapat masuk di dalam metromini. Tujuh orang yang berada di dalam metromini memperhatikan tingkah lakunya, bahkan salah seorang penumpang berpesan pada sang bule agar hati-hati karena khawatir sikap badannya akan terus seperti itu setelah turun dari metromini. Beberapa saat kemudian, bule itu keluar dari dalam metromini dan sikap badannya masih tetap sama ketika ia berada di dalam metromini.

Menanggapi sempitnya ruang gerak dalam metromini, salah satu informan yakni Anggraini Sulistyowati berpendapat, "... kalau misalnya metromini yang desek-desekan itu jelas itu *bener* adanya dan itu menggambarkan dengan jelas ya memang itu kenyataannya ... tapi aku lihat itu gambarnya agak dilebih-lebihin supaya lebih nyampe kali ya ..." (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007). Benny sengaja agak melebih-lebihkan kejadian pada Gambar 3.43 karena hanya sebagai *joke*, mengingat ide awal dari kartun itu adalah sebagai media hiburan bagi pembaca.



Sumber: Rachmadi (1997)

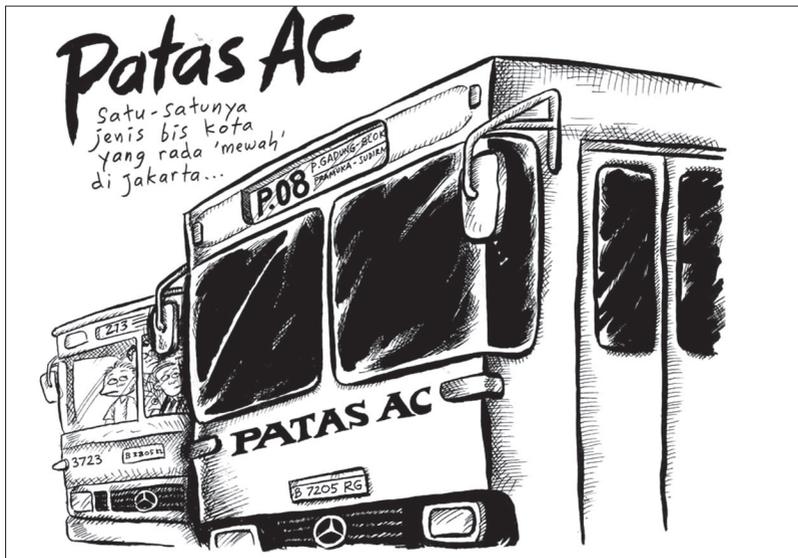
Gambar 3.43 "Terlalu Tinggi" Karya Benny Rachmadi

c. Bus Patas AC: Tempat Ngadem Jarak Menengah

Bus patas AC menurut Benny adalah salah satu jenis bus kota yang lebih mewah dibanding dengan bus kota reguler dan metromini. Gambar 3.44 memperlihatkan sebuah bus kota patas AC kode P. 08 jurusan Pulo Gadung–Blok M dan melewati juga Jalan Pramuka sampai Jalan Sudirman. Bus patas AC bernopol B 7205 RG ini merupakan jenis bus keluaran Mercedes Benz berkaca gelap sehingga kita tidak dapat melihat awak bus atau penumpang yang ada di dalamnya.

Sebuah bus kota reguler sebagaimana dalam Gambar 3.44 sedang berada di samping bus patas AC. Bus reguler tersebut bernopol B 3805 KL nomor kode 273 dan termasuk bus produksi Mercedes Benz. Semua penumpang dalam bus kota tersebut nampak sedang memperhatikan bus patas AC yang berada di sebelahnya.

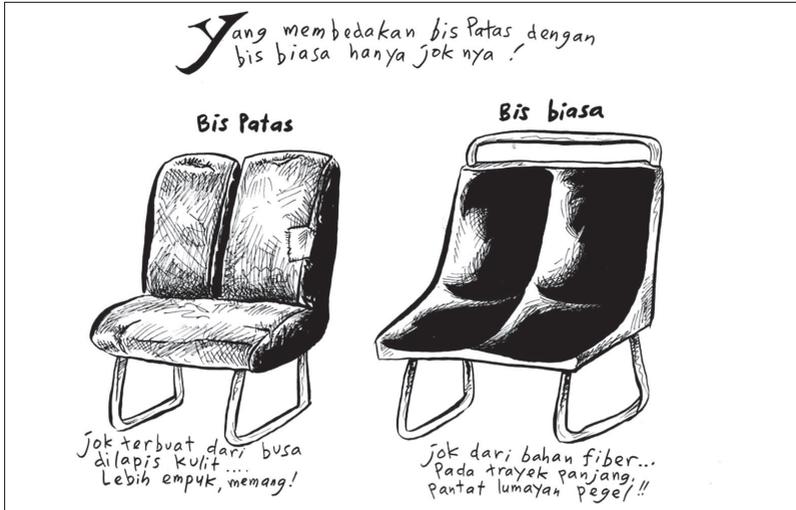
Perbedaan yang lebih spesifik antara bus patas dengan bus biasa adalah pada bangku atau tempat duduk penumpang. Bangku bus patas



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.44 “Patas AC” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

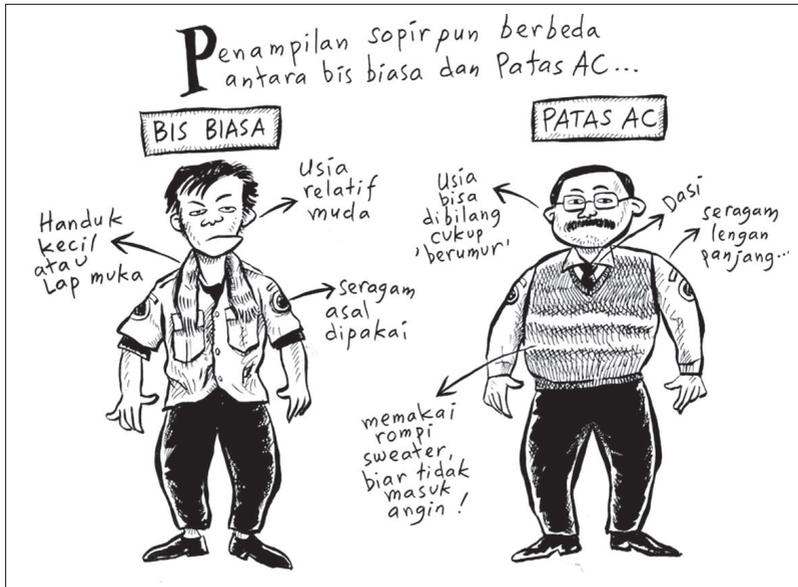
Gambar 3.45 “Perbedaannya Hanya Pada Kursi” Karya Benny Rachmadi

terbuat dari busa yang diberi lapisan kulit, sedangkan bangku bus biasa hanya terbuat dari bahan fiber yang licin dan keras. Bangku bus patas lebih nyaman bagi penumpang daripada bangku pada bus biasa.

Perbedaan lain antara bangku bus patas dengan bus kota biasa, selain pada bahan adalah pada sandaran kepala. Bus patas tidak mempunyai tambahan rangka besi di atas bangkunya, sedangkan bangku bus kota biasa mempunyai sandaran kepala yang terbuat dari besi. Bagian ini juga berfungsi sebagai pegangan bagi penumpang yang berada di belakangnya.

Bus patas AC mempunyai banyak perbedaan dengan bus kota reguler. Selain berbeda dalam kenyamanan di dalam kendaraan, sopir kedua kendaraan itu juga mempunyai perbedaan. Benny memberikan perbedaan antara sopir bus biasa dengan bus patas AC (Gambar 3.46) yang saya sederhanakan dalam Tabel 3.2

Perbedaan lain antara bus patas AC dengan bus kota yang lain ada pada penumpang. Benny memberikan gambaran sebagai perbanding-



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.46 “Sopir Bus Patas AC dan Sopir Bus Biasa” Karya Benny Rachmadi

Tabel 3.2 Perbedaan Sopir Bus Kota Reguler Dengan Bus Kota Patas AC

No	Aspek Pembeda	Bus Kota Reguler	Bus Patas AC
1.	Usia sopir	Usia relatif muda (26–35 tahun)	Usia setengah baya (36–45 tahun)
2.	Penampilan luar	Seragam berupa kemeja lengan pendek; Mengenakan handuk kecil di leher	Seragam kemeja lengan panjang; Mengenakan dasi; Memakai rompi sweater

an antara penumpang bus kota, yakni metromini, dengan bus patas AC dengan gambar dua orang (Gambar 3.47). Penumpang metromini dilihat dari penampilan fisik mengenakan kaos oblong, sedangkan penumpang patas AC berpakaian lebih rapi yakni mengenakan kemeja lengan panjang. Hal ini menunjukkan perbedaan kelas sosial di antara keduanya.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.47 "Perbedaan Ekspresi Wajah" Karya Benny Rachmadi

Ekspresi kedua penumpang menunjukkan perbedaan yang sangat mencolok. Penumpang metromini nampak seperti orang yang sedang ketakutan, mata melotot dan tubuh gemetar, sedangkan penumpang patas AC terlihat lebih tenang dan santai. Saya menginterpretasi ekspresi penumpang metromini yang seperti orang ketakutan karena kecenderungan sopir metromini yang mengemudikan kendaraannya dengan kencang. Penumpang patas AC nampak lebih santai karena menikmati suasana dalam bus patas AC yang sejuk dan nyaman.

d. RMB: Si Jangkung yang Dikenang

Bus tingkat Route Metode Baru (RMB) adalah salah satu jenis bus kota yang mempunyai bentuk paling besar karena seperti rumah dengan dua lantai. Oleh sebab itu, angkutan ini lebih dikenal dengan bus tingkat atau bus susun. Gambar 3.48 memperlihatkan suasana

sebuah jalanan di kota Jakarta yang terdapat sebuah bus tingkat kode area P68, bus kota kode 213, dan bus kota kode 34. Lima orang calon penumpang sedang berdiri di samping jalan. Di jalan tersebut ada warung rokok dan minuman ringan yang penjualnya sedang tertidur pulas. Seorang lelaki tengah mengacungkan tangan pada bus tingkat RMB yang penuh dengan penumpang, sementara di depannya tengah melintas seorang pengendara sepeda motor.

Penumpang bus tingkat RMB, terutama yang duduk pada bangku paling bawah akan merasa lebih panas mengingat mesin bus terletak di bawahnya. Pada Gambar 3.49, dua orang penumpang sedang bercakap-cakap dalam bus tingkat RMB. Lelaki pertama memakai kaos oblong, bercelana panjang, dan mengenakan sepatu; sedangkan lelaki kedua berpenampilan rapi dengan memakai kemeja, mengenakan celana,



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.48 “Bus Tingkat” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

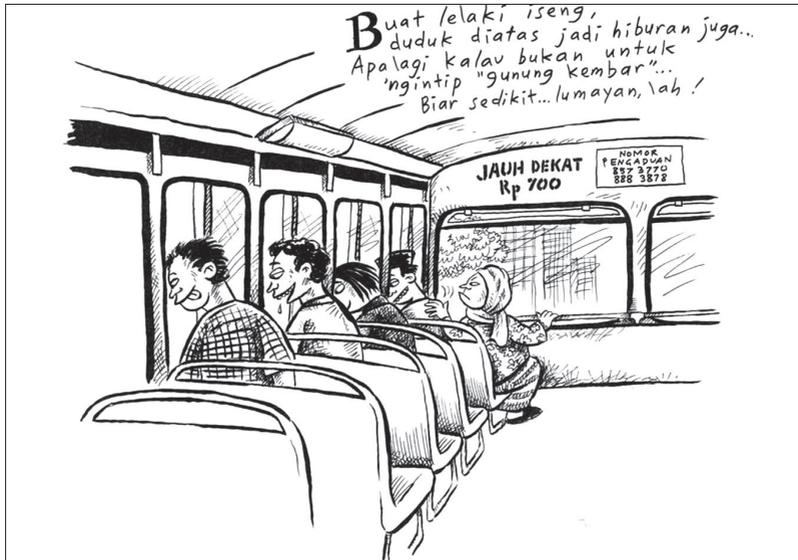
Gambar 3.49 “Duduk Dekat Mesin” Karya Benny Rachmadi

dan beralas kaki sandal selop. Lelaki pertama merasa kepanasan, peluh dan keringat mengalir dari kepala turun ke bawah. Ekspresi lelaki itu seperti orang yang sedang merasakan “kenikmatan” layaknya orang yang sedang mandi sauna. Lelaki kedua memperhatikan apa yang terjadi pada lelaki pertama. Ia mengatakan bahwa jika terlalu lama duduk pada bangku itu, lelaki pertama bisa matang seperti ayam panggang.

Garis tidak beraturan pada orang yang sedang merasakan panas di dalam RMB adalah sebuah simbol yang mengacu pada metafora visual. Simbol ini merepresentasikan keadaan yang tidak nyaman dan perasaan tidak enak akibat panas yang dihasilkan dari mesin RMB.

Gambar 3.50 memperlihatkan fasilitas lain yang didapat dari naik bus tingkat RMB, khususnya bagi kaum lelaki yang suka iseng. Benny memberikan penggambaran suasana di lantai dua bus tingkat RMB yang penuh dengan lelaki, hanya satu orang perempuan yang ada di

Buku ini tidak diperjualbelikan.

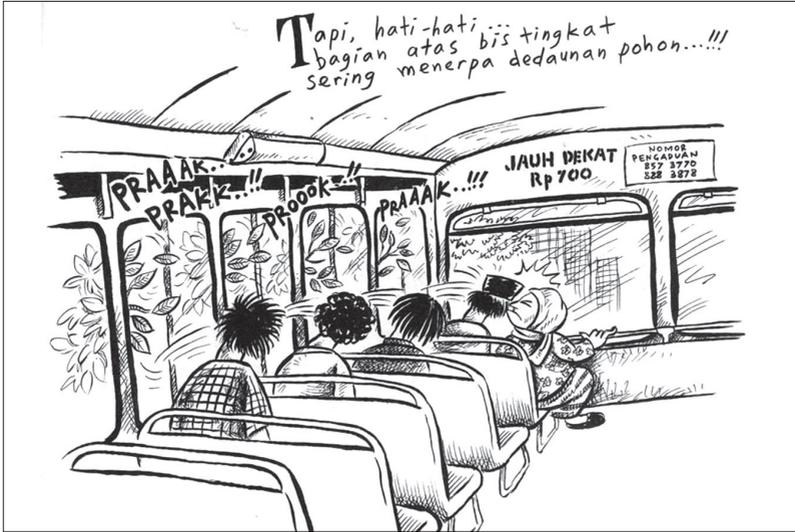


Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.50 “Gunung Kembar 1” Karya Benny Rachmadi

sana. Empat orang lelaki tengah melihat ke arah jendela yang menurut Benny sedang mencari hiburan yakni melihat payudara orang-orang yang ada di bawah bus tingkat RMB. Salah satu dari empat orang lelaki ini, yakni bapak yang mengenakan peci tengah, duduk di bangku paling depan bersama seorang wanita. Saya memberikan penafsiran jika wanita yang berada di samping bapak yang berpeci itu adalah istrinya, sebab jika kita melihat dari sikapnya sewaktu memperhatikan para lelaki melihat ke jendela, dengan kesal ia mencolek lelaki yang berada di sebelahnya.

Gambar 3.51 adalah panel kelanjutan dari gambar empat orang lelaki yang tengah duduk di tingkat dua bus tingkat RMB sambil mengamati suasana sekitar di luar jendela. Bus tingkat itu terlalu menepi sehingga sempat melewati ranting-ranting dari pohon yang



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.51 “Gunung Kembar 2” Karya Benny Rachmadi

berada di pinggir jalan, akibatnya ranting-ranting itu sampai masuk ke dalam jendela.

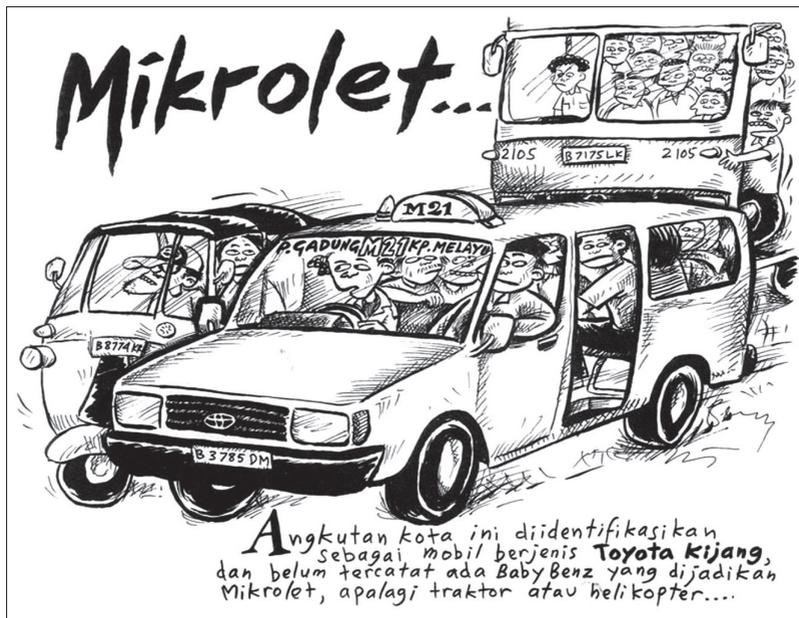
Ranting-ranting yang masuk ke dalam jendela bus tingkat RMB mengenai kepala dari keempat laki-laki yang tengah asyik menikmati pemandangan berupa “gunung kembar”. Mereka berusaha untuk menghindar dari ranting dan dedaunan dengan cepat, akibatnya lelaki yang paling depan sampai bertabarakan wajah dengan wanita yang ada di sebelahnya.

Kajian leksia pada gambar difokuskan pada kata PRAAAK!!, PROOK!! yang merupakan kode proairetik (ACT) yang mengacu pada tiruan bunyi (onomatope) suatu benturan antara dua benda, badan bus dengan ranting lewat sela-sela jendela. Sedangkan, kata *gunung kembar* merupakan sinonim dari payudara wanita.

6. Mikrolet Trayek Berdasar Huruf dan Angka

Mikrolet adalah salah satu angkutan umum yang kerap kita jumpai di perkotaan. Angkutan ini berasal dari mobil jenis Toyota Kijang yang pada bagian penumpangnya telah dimodifikasi dengan dua bangku panjang untuk mengangkut lebih banyak penumpang. Mikrolet dapat menampung 17 orang termasuk sopir yang terdiri dari 14 orang di ruang penumpang dan 3 orang di ruang kemudi.⁵²

Gambar 3.52 memperlihatkan sebuah mikrolet kode area M21 tujuan Pulo Gadung–Kampung Melayu dengan nomor polisi B 3785 DM. Mikrolet tersebut tengah melintas di keramaian jalanan Jakarta, nampak sebuah bajaj bernopol B 8774 KR di sebelahnnya dan sebuah bus kota bernopol B 7175 LK tengah melaju di belakang mikrolet itu.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.52 “Mikrolet” Karya Benny Rachmadi

⁵² “Bangku panjang tujuh” adalah kata-kata yang sering diucapkan oleh sopir mikrolet, terutama di terminal, jika kendaraannya akan berangkat.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.53 “Suka Duka Naik Mikrolet” Karya Benny Rachmadi

Naik mikrolet itu merupakan pengalaman yang penuh suka duka, menurut Benny. Ketika masuk ke dalam, seorang penumpang harus membungkuk kerana tinggi pintu masuk mikrolet kerap terlalu pendek daripada tinggi badan seorang penumpang. Benny menggambarannya lewat seorang lelaki yang mendapat benjolan di kepalanya. Hal ini disebabkan oleh kekuranghati-hatian ketika harus keluar atau masuk ke dalam mikrolet.

Ruang penumpang mikrolet yang sempit memaksa seorang penumpang yang baru masuk di tengah perjalanan atau kurang awal sebelum pemberangkatan mendapat bangku paling belakang dan harus melewati sela-sela penumpang lain. Benny memberikan penjelasan seorang penumpang mikrolet harus siap untuk melewati beberapa pasang lutut. Gambar 3.53 memperlihatkan seorang penumpang yang mendapat bangku paling belakang, penumpang lainnya menyuruh untuk segera masuk ke dalam.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.54 “Suka Duka Naik Mikrolet 2” Karya Benny Rachmadi

Gambar 3.54 di atas memperlihatkan suka duka penumpang mikrolet yang duduk di ruang kemudi bersama dengan sopir.

Panel 1

Seorang penumpang mikrolet M16 jurusan Pasar Minggu–Kalibata–Kampung Melayu yang sedang duduk di ruang kemudi nampak sedang menikmati perjalanan dengan santai karena mendapat ruang yang lega, tidak perlu berdesak-desakan seperti penumpang yang berada di belakangnya.

Panel 2

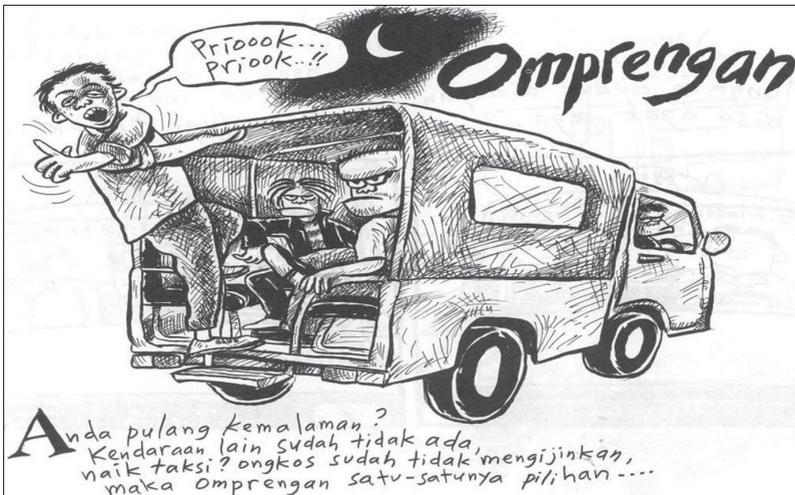
Penumpang lain masuk di tengah perjalanan. Seorang lelaki dengan badan yang gemuk duduk di ruang kemudi. Hal ini membuat seorang penumpang terdesak di antara sopir dan penumpang di sebelahnya. Sebuah posisi yang sulit sebab jika terlalu dekat dengan sopir, dapat mengganggu sopir dalam memindah gigi mobil.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

7. Kemalaman? Ada Omprengan Si Angkutan Batman

Omprengan adalah angkutan umum di Jakarta yang hanya beroperasi pada malam atau dini hari ketika angkutan lain selain taksi sudah tidak beroperasi lagi, antara pukul 00.00–03.00 WIB. Omprengan merupakan kendaraan hasil modifikasi dari *pick up* yang diberi kursi panjang secara berhadapan dan memakai penutup dari terpal dengan jendela dari plastik.⁵³

Gambar 3.55 memperlihatkan sebuah omprengan dengan jurusan Priok dengan kernet yang sedang mengacungkan jari telunjuk sambil meneriakkan daerah tujuan. Dua orang lelaki sedang duduk di ruang penumpang, penampilan mereka terlihat sangar, tanpa senyum yang ramah. Penumpang pertama memakai kaos oblong dan bersepatu, sedangkan penumpang kedua mengenakan jaket kulit dengan kaos dalam bermotif belang-belang.



Sumber: Rachmadi (1997)

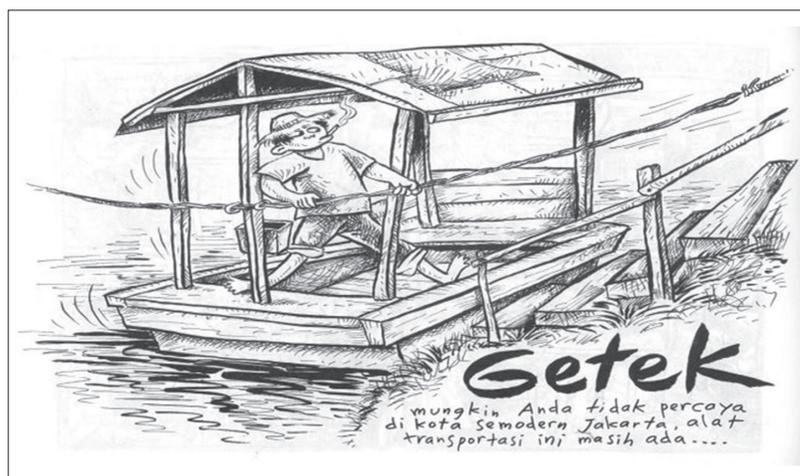
Gambar 3.55 “Omprengan” Karya Benny Rachmadi

⁵³ Saya melakukan observasi terhadap omprengan di sekitar Stasiun Pasar Senen pada tanggal 18 Maret 2007. Sebagian besar penumpangnya adalah laki-laki dan banyak yang menuju daerah pinggiran seperti kawasan Cakung.

Gambar jari telunjuk yang teracung adalah kode simbolik (SYM) dan kode proairetik (ACT) yang mengacu pada sikap badan dari awak omprengan dalam menawarkan jasa. Jari yang diacungkan tidak lagi bermakna sebagai sikap menunjuk sesuatu, namun sesuai dengan konteks yang menyertainya, jari yang menunjuk ditujukan untuk pemberitahuan kepada khalayak dan usaha untuk menunjukkan diri. Proses ini diperkuat dengan teriakan dari awak yang diulang-ulang dengan intonasi yang lebih keras. Hal ini merupakan *qualisign* untuk memperkuat penyampaian pesan.

8. Merasakan Wisata Air Tipis-Tipis dengan Getek

Getek merupakan angkutan umum yang beroperasi di atas air sebagai sarana untuk menyeberang pada sungai-sungai besar di Jakarta. Getek, jika dilihat secara fisik, adalah modifikasi dari perahu yang diberi atap sebagai perlindungan dari panas dan hujan. Getek hanya berjalan pada dua arah dan tidak akan terbawa arus sebab terikat oleh tali baja yang kuat.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.56 “Getek” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Gambar 3.56 memperlihatkan seorang tukang getek yakni seorang bapak yang mengenakan topi anyaman, berkaos oblong, memakai celana yang dilipat, dan tanpa alas kaki. Ia sedang menarik geteknya untuk menuju seberang sungai. Ia menjalankan getek dengan menarik kawat yang melintang di tengah sungai sembari menghisap rokok. Getek menuju ke seberang sungai dan di sana telah ada tangga yang menjadi akses masuk penumpang keluar masuk getek.

Saya melakukan pengamatan langsung terhadap getek pada tanggal 17 Maret 2007 di kawasan Jalan Gunung Sahari. Sepanjang jalan yang terletak di sebelah sungai tersebut terdapat tiga buah getek yang siap melayani warga yang ingin menyeberang. Saya melihat aktivitas tukang getek maupun pengguna jasanya. Ongkos pembayaran jasa penyeberangan dilakukan secara ikhlas karena tidak ada tarif khusus. Saya melihat para pengguna getek memasukkan uang lima ratus sampai seribu rupiah ke dalam kotak yang telah disediakan. Bahkan, ada yang sengaja naik bolak balik hanya sekadar menikmati perjalanan, mungkin dianggap sebagai wisata air murah meriah dan dekat dari rumah.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.57 Sebuah getek menantikan penumpang di kawasan Gunung Sahari.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.58 “Jakarta Rasa Venesia” Karya Benny Rachmadi

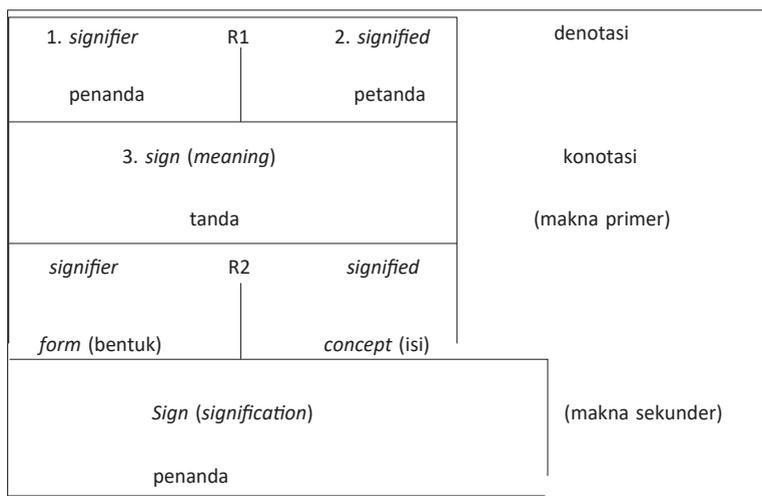
Gambar 3.58 memperlihatkan suasana sebuah sungai yang, di antara banyak gedung bertingkat di Jakarta, terdapat angkutan getek sebagai sarana transportasi untuk berpindah dari tepi sungai satu ke tepi yang lain. Benny memberikan keterangan tentang fungsi getek sebagai semacam perahu yang menjadi sarana penyeberangan di sungai besar pada kota-kota besar. Getek tersebut dikaitkan dengan seutas kawat yang ditambatkan di batang pohon pada tiap tepi sungai.

Seorang lelaki berada di dalam getek bersama tukang getek yang sedang menyeberangkannya menuju ke tepi sungai. Lelaki berdiri dengan memakai kacamata hitam di belakang tukang getek. Dua orang nampak sedang menantikan kedatangan getek dari tepi sungai, seorang bapak yang mengenakan peci dan ibu berkebayu dengan kerudung sebagai penutup kepala.

D. Angkutan Umum dan Kehidupan Jalanan

Kebudayaan merupakan suatu jaringan sistem makna, artinya segala fenomena sosial, masyarakat, dan budaya yang dihasilkan adalah tanda-tanda. Diperlukan adanya suatu upaya pemahaman dan pengungkapan terhadap makna di balik tanda-tanda, interaksi antarmakna, dan fungsi dari makna dalam realitas sosial (Audifax, 2005). Hal ini bertujuan untuk mengungkap lebih dalam makna dari suatu tanda yang berasal dari hubungan-hubungan, dari konteks tanda yang dimaksud yang didapat dari sistem tempat tanda terletak (Berger, 2010). Artinya, dengan mengkaji lebih dalam suatu tanda yang terjadi dalam realitas sosial, kita dapat tahu lebih dalam tentang berbagai ranah yang menyertai tanda tersebut, terutama dari hal-hal yang bersifat kontekstual.

Sebuah kota, terutama kota metropolitan, tidak hanya ditentukan oleh kriteria infrastruktur lengkap beserta fasilitas yang lengkap dan memadai, tetapi juga tidak bisa terlepas dari lalu-lalang orang de-



Gambar 3.59 Teori Signifikasi Level Dua Roland Barthes

ngan berbagai aktivitas. Sarana transportasi yang memadai, terutama angkutan umum, dapat mempermudah akses bagi masyarakat untuk keluar masuk ke dan dari pusat kota (Gunawan dalam Laksana dkk., 2000). Angkutan umum tidak hanya sekedar alat transportasi, namun terdapat berbagai makna yang mempunyai resonansi dengan kebudayaan yang signifikan (Berger, 2010).

Teori signifikasi level dua Roland Barthes dapat dilihat pada Gambar 3.59. Teori tersebut digunakan dalam mengungkap makna angkutan umum bagi masyarakat berdasarkan gambar kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi (Gambar 3.60).

1. Signifier Tampilan visual kartun sebagai hasil karya Benny Rachmadi Jakarta	2. Signified Deskripsi masalah angkutan umum kota
3. Meaning Kesatuan antara tampilan visual kartun sebagai karya Benny Rachmadi dengan deskripsi masalah angkutan umum kota Jakarta	
I. <i>Signifier</i> Kesatuan antara tampilan visual kartun sebagai karya Benny Rachmadi dengan deskripsi masalah angkutan umum kota Jakarta	II. <i>Signified</i> Angkutan umum bukan hanya sekedar alat berpindah tempat, namun mempunyai beberapa makna, di antaranya sebagai sarana mobilitas, media interaksi sosial, juga sebagai mata pencaharian dan media aktualisasi diri.
<i>expression</i>	<i>content</i>
III. <i>Sign</i> Keseluruhan sistem penandaan tentang gaya hidup masyarakat metropolitan berdasarkan penelusuran ranah simbolik dan kontekstual dari kartun seri Lagak Jakarta edisi Transportasi.	

Gambar 3.60 Aplikasi Pemaknaan Angkutan Umum Dengan Teori Signifikasi Level Dua Roland Barthes

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Proses signifikasi atau pemaknaan dengan Teori Barthes tadi berlangsung dalam dua tahap. Tahap pertama merupakan relasi antara penanda dan petanda untuk membentuk tanda. Tahap kedua merupakan perluasan makna yang berasal dari relasi antara tanda pada tahap pertama yang menjadi penanda pada tahap kedua yang mempunyai petanda lain. Tanda tahap pertama disebut sebagai denotasi, sedangkan tanda pada tahap kedua dinamakan konotasi. Tataran denotasi merupakan kode atau *langue* yang terdiri dari penanda dan petanda tingkat pertama. Tataran konotasi merupakan penggabungan dari penanda dan petanda dalam tataran denotasi yang membentuk makna primer yang dikaji dengan makna mitis.

1. Angkutan Umum Sebagai Sarana Mobilitas

Kota merupakan tempat banyak orang untuk mengadu nasib sebab dengan bekerja di kota, peluang untuk meningkatkan taraf hidup lebih banyak daripada di desa. Kota sebagai pusat bisnis menawarkan berbagai banyak mata pencaharian, dari sektor formal sampai informal. Kehidupan di kota, terutama kota besar, menuntut setiap orang yang tinggal untuk bekerja keras di tengah persaingan yang ketat sehingga kota besar identik dengan aktivitas yang tinggi. Aktivitas yang tinggi menuntut adanya sarana yang dapat mempermudah akses masyarakat untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain. Sarana transportasi adalah cara yang ditempuh untuk memfasilitasi aktivitas terkait mobilitas masyarakat, baik berupa kendaraan pribadi maupun angkutan umum.

Memiliki kendaraan pribadi, baik roda empat maupun roda dua, merupakan impian bagi semua orang, khususnya warga Jakarta. Kondisi perekonomian dengan tingkat pendapatan yang beragam menyebabkan tidak semua orang dapat mempunyai kendaraan pribadi. Angkutan umum merupakan salah satu sarana yang mendukung perpindahan masyarakat dari satu tempat ke tempat lain. Angkutan



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.61 “Transportasi” Karya Benny Rachmadi

umum lebih banyak menjangkau mobilitas masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan pribadi maupun bagi mereka yang ingin mengurangi kemacetan akibat padatnya lalu lintas kota Jakarta.

Gambar 3.61 memperlihatkan sebuah ikonitas dari mobilitas masyarakat, divisualisasikan dengan sebuah roda yang sedang berputar dan bergerak. Saya menginterpretasikan gambar tersebut dengan menggunakan kajian leksia Roland Barthes. Gambar roda yang sedang berputar dan bergerak termasuk dalam kode proairetik (ACT). Kode ini lebih dikenal sebagai kode tindakan yang dipengaruhi oleh logika dari suatu tindakan yang membuahkan dampak-dampak tertentu. Roda yang berputar akan bergerak dan dapat diidentifikasi sebagai mobilitas masyarakat. Angkutan umum menjadi sesuatu hal yang vital untuk mobilitas masyarakat sehingga tidak ada daerah di Jakarta yang luput dari jangkauan angkutan umum. Gambar roda sebagai ikon yang merepresentasikan mode angkutan umum. Roda adalah salah satu komponen dalam mode angkutan umum agar bisa bergerak dan berpindah tempat dari tempat satu ke tempat lain.

Gambar 3.62 memperlihatkan keadaan jalanan Jakarta ketika jam-jam sibuk, yakni mulai pukul 07.00 dan pukul 17.00. Benny menggambarkan keadaan ini dengan sebuah bus kota jurusan Blok M yang diserbu oleh sebelas orang ketika berhenti di sebuah jalanan meskipun bus tersebut telah penuh sesak oleh penumpang. Dua orang

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.62 "Berebut Bis Kota" Karya Benny Rachmadi

pria sedang bercakap-cakap untuk membuat keputusan apakah akan naik bus yang berhenti di depan mereka atau tidak. Pria pertama memutuskan untuk menunggu bus yang lain mengingat sudah penuh dengan penumpang, namun pria yang kedua bersikukuh untuk tetap naik bus tersebut karena harus berpacu dengan waktu dan dia merasa sudah telat. Ketika bus diserbu oleh penumpang, dua orang awak bus, yakni kenek yang menjaga pintu depan dan belakang, tetap mempersilahkan penumpang untuk masuk, meskipun kondisi dalam bus telah sesak.

Mobilitas masyarakat perkotaan yang tergolong tinggi dipengaruhi oleh padatnya aktivitas masyarakat yang berpindah tempat dari dan untuk mencari nafkah. Aktivitas tersebut termasuk perpindahan barang yang memerlukan sarana transportasi yang memadai. Kondisi ini menambah kepadatan jalan raya, terutama pada jam-jam sibuk antara pukul 08.00 sampai 18.00 WIB. Kompleksitas dalam angkutan umum diwujudkan dengan banyaknya pilihan mode angkutan umum



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.63 "Banyak Dicari" Karya Benny Rachmadi

yang ditawarkan bagi masyarakat. Transportasi Jakarta, khususnya angkutan umum, mempunyai beragam pilihan yang dapat disesuaikan dengan tingkat ekonomi dan kelas dari penggunaannya. Saya memberi contoh, bus kota adalah salah satu angkutan umum yang dapat menampung banyak penumpang dan menawarkan banyak pilihan dari metromini yang terkenal ugul-ugalan sampai patas AC yang nyaman.

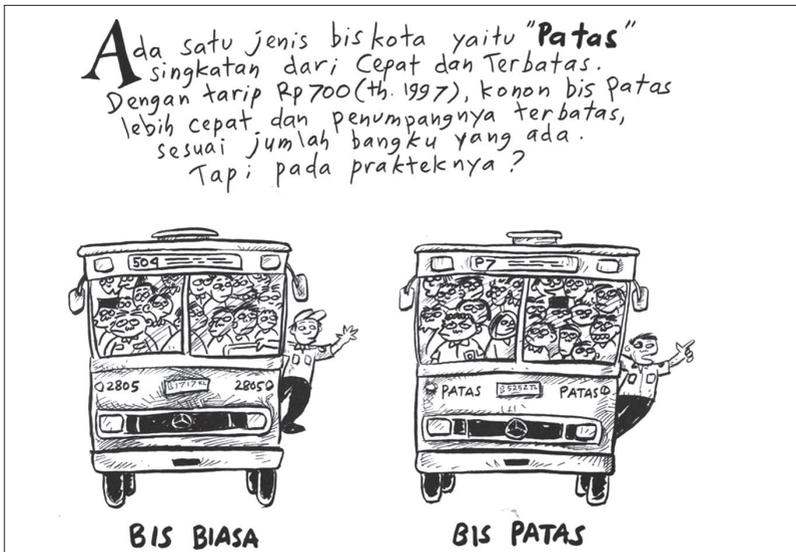
Gambar 3.63 memperlihatkan suasana di sebuah halte, tempat pemberhentian metromini. Di sana sedang ada sepuluh orang yang tengah menanti kedatangan metromini. Dua tokoh yang sering muncul dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*, yakni tukang tidur dan sopir bajaj, digambarkan Benny tengah menunggu di halte bersama delapan orang lainnya, termasuk satu anak kecil dan satu orang perempuan.

Terjadi pembicaraan di antara tiga orang calon penumpang membahas metromini yang akan lewat di halte tersebut. Lelaki pertama menanyakan metromini dengan kode area P15, sementara lelaki kedua

Buku ini tidak diperjualbelikan.

yang berada di sampingnya mengiyakan dan kebetulan ia juga akan naik metromini dengan kode yang sama. Lelaki ketiga menanyakan pada lelaki pertama dan kedua apakah metromini dengan kode area P17 juga lewat pada halte tersebut. Benny memberikan penjelasan meskipun terkenal tidak tertib, keberadaan metromini tetap dinantikan oleh banyak pihak.

Saya melakukan kajian terhadap salah satu orang dalam Gambar 3.63, yakni seseorang yang sedang membaca koran sambil duduk di halte. Jika diamati lebih detail, koran yang dibawa bukan semata-mata sebagai media bacaan, namun sebagai alat untuk menutupi dirinya. Orang tersebut seperti tengah merencanakan sesuatu terhadap seorang wanita yang berdiri di depannya. Sikap lelaki tersebut dalam kajian leksia termasuk dalam kode hermeneutik (HER), kode ini memunculkan pertanyaan apa yang sedang dilakukan oleh lelaki itu dan apa yang akan direncanakan olehnya terhadap wanita yang berdiri di depannya?



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.64 "Sama-sama Padat" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Gambar 3.64 memberikan penjelasan tentang keberadaan bus patas. Bus Patas merupakan salah satu jenis bus kota yang lebih cepat dan dapat membatasi penumpang pada batas-batas tertentu, yakni sesuai dengan jumlah bangku yang ada. Kata patas adalah kepanjangan dari kata *cepat* dan *terbatas*. Tarif untuk naik bus patas pada tahun 1997 adalah hanya Rp700.

Fasilitas yang diberikan oleh bus patas pada dasarnya adalah memberikan kecepatan dan kenyamanan pada penumpang, namun sebagaimana pada Gambar 3.64, pada kenyataannya pelayanan yang diberikan sama dengan bus kota biasa. Kenyamanan pada penumpang hanya isapan jempol sebab pada gambar tersebut hampir tidak ada perbedaan antara bus biasa dengan bus patas sebab sama-sama terlihat penuh sesak oleh penumpang yang berdesakan.



Sumber: Rachmadi (1997)

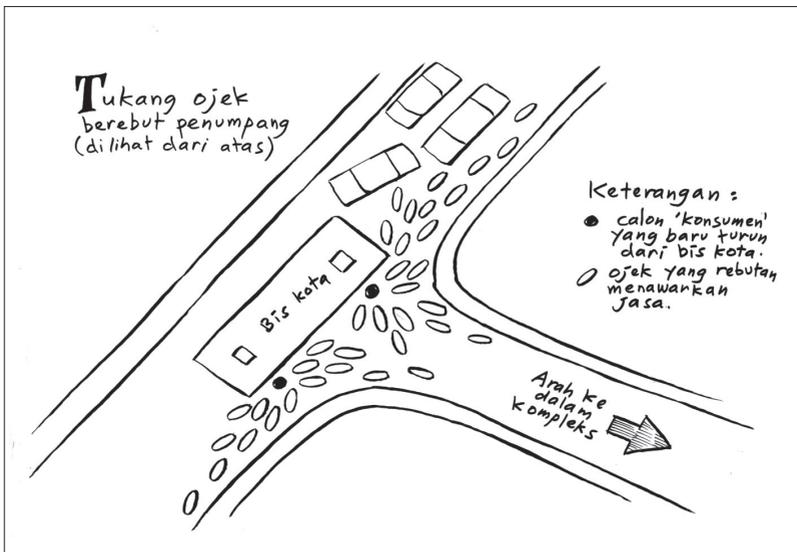
Gambar 3.65 “Rebutan Penumpang” Karya Benny Rachmadi

Sementara itu pada Gambar 3.65, sebuah bus yang penuh dengan penumpang sedang menurunkan seorang penumpang, laki-laki yang

Buku ini tidak diperjualbelikan.

mengenakan kemeja dan celana *baggy* lengkap dengan sepatu kulit. Bisa jadi laki-laki tersebut adalah orang kantoran. Begitu satu kaki penumpang tersebut keluar dari pintu bus, nampak di bawah bus para tukang ojek berebut penumpang. Kajian laksia dari ilustrasi pada gambar tersebut saya fokuskan pada gambar tangan tukang ojek dengan posisi menunjuk yang merupakan kode proairetik (ACT) mengacu pada penawaran untuk menggunakan jasa ojek motor. Gambar jaket kulit bermotif bendera Inggris adalah kode semik (SEM) yang bermakna sebagai gaya kebarat-baratan.

Benny Rachmadi menggambarkan aktivitas tukang ojek sedang berebut penumpang yang baru turun dari bus di sebuah pertigaan menuju ke arah kompleks (Gambar 3.66). Tampak di belakang bus kota, tiga buah mobil yang sama-sama sebagai pengguna jalan yang dilalui oleh bus tersebut. Mobil pertama berusaha mendahului bis kota, sementara ruang kosong dari mobil tersebut diambil alih oleh enam



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.66 "Rebutan Penumpang 2" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

tukang ojek. Kajian leksia dari gambar tersebut adalah kode referensial (REF) yang mengacu pada ketidakteraturan para tukang ojek dalam mencari penumpang. Salah satu informan, yakni Irmayanti, memberikan komentar terhadap fenomena tersebut, ia berpendapat, “Aku pesan pertama baca *sing tak* tangkap itu waktu *mbaca* ojek, satu penumpang *ojeke buanyak ...* itu kan *nunjukin yen* masyarakat Indonesia iku banyak yang *nganggur* dan ojek itu sebagai pekerjaan sambilan dan itu pun tidak efektif.” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Secara kontekstual, keberadaan ojek motor merupakan angkutan umum sebagai pengganti becak yang mulai marak sejak awal tahun 90-an. Pasca krisis moneter 1998, menjadi tukang ojek adalah sebagai alternatif dan strategi adaptasi untuk menyambung hidup. Sebagaimana pernyataan Irmayanti, bahwa menjadi tukang ojek merupakan pekerjaan yang tidak terikat uang setoran maupun jam kerja yang jelas sehingga dapat dijadikan sebagai pekerjaan sambilan. Masalah yang terjadi kemudian adalah jika dalam suatu pangkalan memiliki banyak tukang ojek menjadikan pekerjaan ini tidak efektif lagi karena harus menunggu giliran mangkal dengan tukang ojek lain. Masalah lain yang terjadi adalah kerawanan konflik, terutama antar tukang ojek. Keberadaan tukang ojek baru dapat menimbulkan kesenjangan dengan tukang ojek lama yang sama-sama berada dalam satu pangkalan jika tidak didasari oleh toleransi dan prinsip kebersamaan antartukang ojek.

Getek beroperasi tidak hanya pada siang hari, malam hari pun tukang getek masih bekerja menarik geteknya. Sebagaimana pada Gambar 3.67, sebuah getek tengah mengangkut tiga orang penumpang, salah satunya adalah Benny. Sebuah petromaks digantung pada atap sebelah kiri getek sebagai satu-satunya alat penerangan di malam hari. Gambar tersebut merepresentasikan akibat mobilitas masyarakat Jakarta yang tinggi, kebutuhan terhadap angkutan umum tidak hanya terbatas pada waktu siang hari saja, malam hari pun angkutan umum

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.67 "Getek pada Malam Hari" Karya Benny Rachmadi

masih tetap beroperasi. Untuk hal yang lebih spesifik, angkutan umum yang dapat dijumpai pada malam hari di Jakarta adalah omprengan.

Secara visual, gambar garis bergelombang yang keluar dari sebatang rokok yang dihisap oleh Benny Rachmadi dan lelaki yang berada di belakangnya adalah metafora visual yang mengacu pada asap rokok. Garis tersebut merupakan sebuah simbol yang menjadi konvensi dalam kalangan komikus dan kartunis sebagai cara untuk menggambarkan sesuatu yang tidak terlihat (McCloud, 2001).

2. Ada Interaksi dalam Angkutan Umum

Angkutan umum adalah sebuah sarana publik yang di dalamnya terdapat interaksi antarindividu. Interaksi merupakan proses yang didahului dengan kontak dan komunikasi. Kontak terjadi tidak hanya secara fisik, namun melibatkan pula emosi atau respons emosional. Komunikasi sebagai interaksi sosial melibatkan proses penyampaian

pesan. Interaksi sosial melibatkan hubungan antara seseorang dengan individu atau kelompok yang lain atau antara satu kelompok dengan kelompok yang lain. Saya mengkaji interaksi dalam kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* ke dalam tiga bentuk interaksi. Interaksi dalam angkutan umum melibatkan beberapa pihak, di antaranya sopir (awak) dengan penumpang maupun penumpang dengan penumpang dan interaksi antarawak angkutan umum.

a. Interaksi Sopir (Awak) dengan Penumpang

Salah satu segmen dalam kartun *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* menggambarkan dialog antara sopir taksi dengan seorang penumpang. Interaksi sosial selalu diawali dengan adanya kontak dan komunikasi. Komunikasi digunakan untuk menyampaikan sebuah pesan dengan menggunakan bahasa. Sopir taksi seperti di Gambar 3.68 hendak



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.68 “Obrolan Berkualitas” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

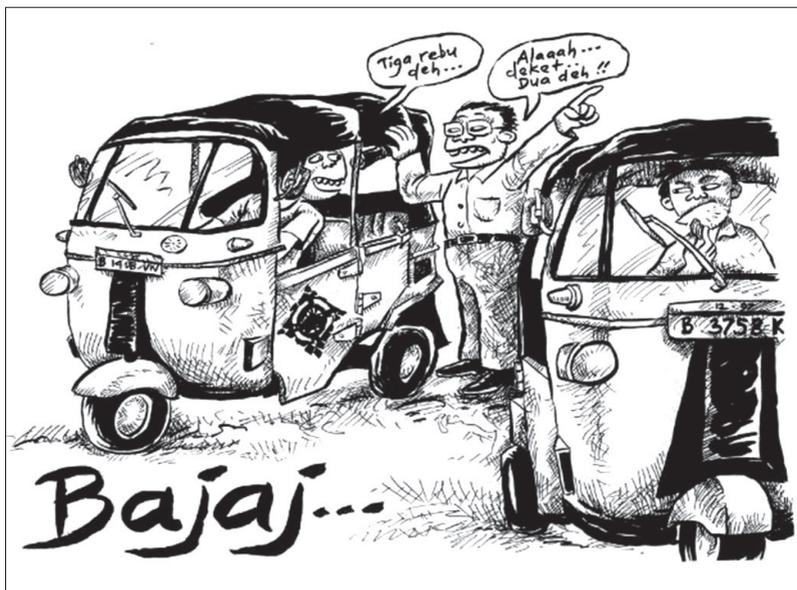
menyampaikan suatu pesan lewat obrolan yang menyoroiti masalah sehari-hari. Menariknya, sang sopir membicarakan masalah deregulasi sampai panjang lebar. Sang penumpang, yakni lelaki berpakaian seperti orang kantoran, lengkap dengan *handphone* di sakunya, berpura-pura tertarik dengan pembicaraan sopir walaupun ia sendiri tidak paham dengan apa yang sedang dibicarakan oleh sopir taksi tersebut.

Hal ini erat dengan fakta bahwa perusahaan taksi menerapkan kriteria tertentu dalam memilih sopir, termasuk juga tingkat pendidikan. Benny menjelaskan bahwa tidak sedikit dari sopir taksi yang mempunyai pendidikan memadai bahkan sarjana. Hal ini berdampak pada interaksi antara seorang sopir dengan penumpangnya, terutama dalam hal obrolan sewaktu taksi berjalan. Tema yang menjadi obrolan dalam taksi adalah seputar masalah-masalah sosial, politik, ekonomi, sampai berita-berita aktual mancanegara.

Salah seorang informan, Irmayanti, menanggapi fenomena tersebut dan berpendapat,

“... terus pilih kenyamanan juga, o iya pilih yang bisa diajak ngobrol kan ... kayak sopir taksi obrolane lebih berkelas dari penumpangnya ... berarti itu menurut aku lek nunjukin bahwa sopir itu bisa jadi lulusan sarjana sing durung oleh pekerjaan.” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007) .

Interaksi antara sopir dengan penumpang tentu tidak hanya soal *ngobrol* bersama sambil menikmati perjalanan, tetapi juga menyangkut masalah penarikan ongkos. Di sebuah pangkalan bajaj (Gambar 3.69), terdapat dua bajaj dan satu orang satu penumpang. Bajaj pertama bernomor polisi B 3758 K dengan sopir yang sedang mencukur jenggot menggunakan dua keping uang logam. Sopir tersebut sedang melirik calon penumpang yang melakukan tawar-menawar dengan sopir bajaj yang berada di belakangnya. Bajaj kedua bernomor polisi B 1418 AN. Dalam gambar, nampak bajaj tersebut didatangi oleh seorang bapak



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.69 “Pangkalan Bajaj” Karya Benny Rachmadi

yang mengenakan pakaian seperti pekerja kantoran dan mengadakan tawar-menawar harga dengan sopir bajaj.

Gambar jari lelaki yang sedang menunjuk merupakan kode simbolik (SYM). Kode ini bermakna tindakan untuk memperjelas suatu tujuan terkait dengan tempat, dalam hal ini tempat yang akan dituju oleh lelaki yang menawarkan jasa bajaj.

Gambar 3.70 memperlihatkan suka duka seorang sopir bajaj yg terbagi dalam gambar empat panel.

Panel 1

Sopir bajaj sedang melakukan penawaran harga kepada seorang wanita cantik yang hendak menggunakan jasanya. Si sopir menawarkan harga dua ribu rupiah. Dengan lemah lembut, wanita itu menawarkan harga



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.70 "Salah Sangka 2" Karya Benny Rachmadi

lebih rendah dari penawaran awal yakni seribu rupiah. Akhirnya sopir menerima tawaran wanita itu.

Panel 2

Sopir bajaj langsung jatuh cinta pada wanita itu, dengan senyum lebar dan hati berdebar-debar. Ia berpikir kalau jodohnya sedang tiba, sementara wanita tersebut bersiul sambil melambatkan tangannya.

Panel 3

Beberapa saat kemudian, segerombolan anak kecil berpakaian seragam sekolah dasar yang berjumlah lima orang mendatangi bajaj. Wanita yang masih berdiri di luar bajaj memerintahkan anak-anak itu agar lebih cepat naik bajaj.

Panel 4

Dugaan sopir bajaj berbeda jauh dari kenyataannya. Wanita idaman yang menjadi pujaan hatinya sejak pandangan pertama tidak jadi naik

bajaj. Wanita tersebut adalah tante dari salah satu anak kecil tersebut. Sopir bajaj tetap menunaikan kewajiban dan tetap menjalankan bajaj walaupun dengan muka yang tampak bersungut-sungut. Irmayanti memberikan komentar terhadap *joke* yang dibuat Benny Rachmadi dengan mengambil tokoh sopir bajaj tersebut. Ia berpendapat,

“terus itu juga tukang bajaj kalo ibu-ibu sing seksi wae iyo mau-mau ... gitu kan jadi menilai dari penampilan, padahal dicelokno anak anake kapok koen ... jadi gak mudah percaya juga ya sama orang ya itu sekali kenek gak mudah percaya meneh gak akan aku padahal ceweke sendiri sing arep numpak” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Saya memfokuskan kajian leksia dari Gambar 3.70 pada tiga bentuk metafora visual. Gambar bunga-bunga pada balon kata-kata merupakan kode simbolik (SYM) yang mengacu pada kelemahan-kelemahan dari seorang wanita. Gambar jantung hati adalah kode simbolik (SYM) yang merepresentasikan perasaan cinta atau orang yang sedang jatuh cinta. Sedangkan, gambar jantung hati yang terbelah adalah kode simbolik (SYM) sebagai konvensi untuk menerangkan patah hati dan perasaan dari harapan yang tidak sesuai dengan kenyataan. Salah satu informan, Anggraini Sulistyowati, berpendapat tentang simbol-simbol pada gambar tersebut,

”... kalau misalkan untuk simbol-simbol itu ada beberapa yang ... misalnya simbol patah hati, mungkin orang bisa langsung nebak dia sedang patah hati, kayak tadi yang percakapan ada bunga-bunganya itu simbol dari merayu itu, bagaimana cewek itu merayu memakai kata-kata manisnya biar lebih ... feelingnya lebih ada lewat teks yang ada” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).

Penggunaan metafora visual diwujudkan lewat simbol-simbol yang telah menjadi konvensi bagi kreator maupun pembaca komik berfungsi sebagai semacam bahasa untuk menerangkan sesuatu. Gambar-gambar simbolik dapat menjadi sebuah media untuk mengungkapkan emosi dan perasaan kepada pembaca. Simbol tersebut

juga dipakai untuk memperkuat pesan dan kualitas emosional dari sebuah dialog di dalam balon kata-kata pada komik atau kartun. Balon kata-kata adalah ikon sinestesis yang paling banyak digunakan dan paling serbaguna dalam dunia kartun dan komik.⁵⁴



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.71 “Salah Sangka 3” Karya Benny Rachmadi

Hal tersebut dapat juga kita lihat pada Gambar 3.71

Panel 1

Suatu hari di sebuah pangkalan bajaj, nampak seorang wanita mendatangi sebuah bajaj. Wanita yang pada halaman sebelumnya telah

⁵⁴ Selain balon kata-kata, terdapat beberapa konvensi yang kerap dijumpai dalam komik dan kartun yang oleh Berger masuk dalam tujuh konvensi di antaranya: karakter, ekspresi wajah, garis gerak, panel di bawah atau di atas frame, seting dan aksi (Setiawan, 2002, 29-33).

mengecewakan sopir bajaj melakukan kembali penawaran untuk jasa angkutan bajaj. Reaksi si sopir begitu melihat wanita tersebut langsung menolak.

Panel 2

Sopir bajaj tetap berkeras hati untuk tidak menerima penawaran dari wanita itu karena ia tidak ingin kejadian yang telah mengecewakannya beberapa hari yang lalu terulang kembali. Wanita itu menjadi jengkel setelah menerima perlakuan dari sopir bajaj yang dia pikir terlalu jual mahal.

Panel 3

Beberapa saat kemudian, wanita itu beralih pada bajaj lain yang tepat mangkal di depan bajaj sebelumnya. Ia menawar dengan harga dua ribu rupiah dan sopirnya langsung menerima. Sopir yang berada di belakang bajaj itu mulai merasa heran dan memperhatikan dengan seksama.

Panel 4

Setelah proses tawar menawar mencapai kata sepakat, wanita itu langsung masuk bajaj dan siap berangkat. Sopir bajaj yang berada di belakang bajaj yang ditumpangi wanita itu tampak menyesali apa yang barusan terjadi pada dirinya. Sopir itu meratap, menyesali nasib dengan memukul ruang kemudi bajaj sebagai ungkapan kekecewaan atas hilangnya pujaan hati untuk yang kedua kali.

Contoh lain terkait interaksi sopir dan penumpang dapat dilihat pada Gambar 3.72, yang memperlihatkan empat orang yang sedang mengendarai motor secara berpasangan. Motor pertama, motor CB dengan nomor polisi B 3778 KL dikendarai oleh pasangan suami istri yang sudah cukup berumur dan mereka sedang mendiskusikan kenangan tentang masa lalu ketika sedang berpacaran. Motor kedua dikendarai oleh tukang ojek yang sedang membonceng tukang ojek lain yang motornya sedang disewa oleh pasangan suami istri yang



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.72 "Nostalgia" Karya Benny Rachmadi

mengendarai motor di depannya. Mereka mengikuti motor CB dari belakang, sementara tukang ojek yang dibonceng sedang menyanyikan sebuah lagu legendaris ciptaan Frank Sinatra. Gambar tersebut adalah interaksi yang terjadi antara penumpang dengan sopir yang diorientasikan untuk hubungan kasih sayang dalam keluarga.

Lain lagi kisah yang digambarkan pada Gambar 3.73. Terlihat seorang kondektur yang bertugas membantu jika ada penumpang yang akan turun. Langkah awal yang ditempuh adalah dengan mengingatkan pada penumpang terhadap daerah tujuan. Ketika sudah sampai pada daerah yang dituju, kondektur akan memberi kode pada sopir untuk menghentikan bus dengan menyetok uang logam pada dinding bus atau pipa pegangan.⁵⁵ Begitu bus telah berhenti, kondektur akan

⁵⁵ Cara lain yang biasa ditempuh oleh kondektur adalah dengan siulan yang keras atau cukup dengan teriakan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.73 “Kondektur yang Baik” Karya Benny Rachmadi

mengingatkan pada penumpang untuk turun terlebih dahulu dengan kaki kiri. Hal tersebut merupakan interaksi antara awak dengan penumpang angkutan umum yang bersifat positif. Seorang kenek yang mengingatkan penumpangnya tentang prosedur yang benar untuk turun dari angkutan.

Namun pada masa sekarang, interaksi positif tersebut jarang terjadi sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, yakni Anggraini Sulistyowati, ”... terus kalau kondektur yang baik ... kaki kiri dulu itu mungkin sekarang di Jakarta sudah jarang ... jarang banget malahan aku terakhir gak pernah nemuin kondektur yang bilang kaki kiri dulu kaki kiri dulu itu gak pernah ...” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).

Jika ada interaksi yang bersifat positif, berarti ada pula yang bersifat negatif. Kembali lewat sebuah kisah mengenai sopir taksi, Benny



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.74 "Rencana Jahat" Karya Benny Rachmadi

mendeskripsikan sopir taksi Jakarta yang terkadang mempunyai obrolan yang berani, lugas, dan tajam. Gambar 3.74 memperlihatkan seorang sopir taksi yang sedang mengangkut penumpang nampak sibuk berbicara panjang lebar, sementara tidak ada respons sama sekali dari dua orang penumpang yang ada di belakangnya. Para penumpang adalah dua orang lelaki, lelaki yang pertama berperawakan tinggi besar dan bertampang sangar, sementara lelaki yang kedua mengenakan kaca mata hitam. Mereka sepertinya hendak merencanakan sesuatu kepada sopir taksi. Interaksi dalam gambar tersebut termasuk interaksi yang tidak sehat sebab ada motif tertentu yang dimiliki oleh penumpang terhadap sopir taksi.

Berbagai bentuk interaksi yang terjadi antara penumpang dengan awak angkutan umum memperlihatkan bahwa angkutan umum bukan hanya sekadar alat untuk transportasi semata, namun dapat menjadi media untuk mengungkapkan emosi dan membangun keintiman

dengan orang lain, atau bahkan dengan unit angkutan umumnya itu sendiri.

Sebagai contoh, ada rasa memiliki bahkan rasa fanatis tertentu bagi para pengguna angkutan umum, terutama bus antar kota. Peremajaan oleh perusahaan bus biasanya dengan menjual unit lamanya ke perusahaan lain. Setelah dimodifikasi dan ganti kemasan, bus siap jalan. Akan tetapi, para mania (sebutan untuk bus mania) masih hafal bus awal, bahkan menyebutnya sebagai mantan. Sebagaimana yang saya alami pada perjalanan dari Yogyakarta menuju Wates.

“Catatan Selasa pagi, 3 Maret 2015, bersama sang mantan ... masih tersimpan kenangan bersama stiker di bagian atas dashboard, walaupun kain kelambu biru telah berganti menjadi sound system (catatan perjalanan Giwangan menuju Kulonprogo selepas bermalam di lambung lumba-lumba 7110).

Selepas turun di terminal Giwangan, saya berjalan setengah sadar menuju perempatan selatan. Pagi itu Jogja masih menggeliat. Pedagang berangkat dari atau ke pasar, kulakan istilahnya. Ada karyawan yang ngelaju. Orang-orang dengan mobilitas tinggi. Toko-toko di jalanan barat terminal masih berbenah. Ada yang selalu tidak berubah. Jasa parkir motor yang selalu dijaga 24 jam. Aroma sedap bumbu dapur yang digoreng membumbung dari belakang dapur warung.

Kebetulan, pagi itu telah terguyur hujan pada malam harinya. Kubangan kecil ada di mana-mana. Pagi dingin yang menggeliat.

Barat perempatan terminal telah banyak orang yang merapat. Ada pedagang, guru, dan pegawai negeri sipil yang mempunyai keinginan sama, mengabdikan di barat Jogja. Demikian juga saya, ada kewajiban mengajar beberapa kelas di Wates. Matahari semakin meninggi, dari pintu keluar terminal muncul bus tujuan Purwokerto.

Jika pagi atau malam, kita bisa leluasa naik bus jurusan Jogja–Purwokerto. Tapi sepanjang siang sampai sore, untuk tujuan pendek harus naik bus

bumelan. Barusan ada konflik antara bus AKDP dengan bumelan. Pihak bumelan menganggap bus besar telah merebut penumpangnya. Mereka melayangkan surat protes sampai berujung mogok massal di pojok Kenteng, Sentolo. Bahkan, petugas dinas perhubungan sampai berjaga di simpang Karangnongko, Wates Kota.

Bus Antarjaya yang saya naiki melaju menuju barat. Menggunakan bus bekas armada Sumber Group (lebih dikenal dengan Sumber Kencono), secara performance tidak jauh beda dengan bus jurusan Surabaya–Jogja, yang berbeda sensasi hoyak-hayiknya. Secara mesin dan tampilan masih sama. Bahkan, di bagian depan saya melihat stiker SkLoverz, sebuah grup penumpang, pecinta, pemerhati bus dari Sumber Group. Namanya juga sang mantan, kondektur bus juga tidak luput dari perhatian saya karena beliau menggunakan seragam crew dari PO Sumber. “Bapaknya dulu pegawai bus Sk tah?” tanya saya. “Mboten, Mas,” jawab beliau.

“Kalau bukan pegawai SK kok punya seragam crew?” tanya saya dengan penasaran. Beliau tidak menjawab, berlalu pindah ke depan karena ada penumpang yang baru naik.

Akhirnya saya tiba di tujuan, Gununggempal Giripeni Wates. Tapi, rasa penasaran saya tidak lepas akan seragam dari kondektur itu. Apakah beliau dapat seragam itu hasil dari pemberian mantan crew? Atau hasil tukar-menukar antar-crew bus lintas PO di terminal? Mirip anak-anak antropologi yang tergabung dalam JKAI (Jaringan Kekeabatan Antropologi Indonesia) yang sesuai dengan pengalaman sendiri kerap menukar kaos antropologi lintas kampus. Saya sendiri pernah bertukar kaos dengan kerabat antrop Unud, UGM, dan Uncen. Karena hidup itu perlu selalu saling bertukar, sampai ada istilah putri yang bertukar sampai bertukar pasangan.” (Roikan, 2015).

b. Interaksi Antarpenumpang Angkutan Umum

Gambar 3.75 memperlihatkan sebuah bemo dengan nopol B 1054 LK yang sedang sarat dengan penumpang nampak tengah didatangi oleh seorang wanita yang hendak menggunakan jasa bemo tersebut. Setelah

melihat keadaan penumpang yang penuh sesak, niat wanita itu untuk naik bemo semakin berkurang. Dua orang penumpang yang berada di tempat duduk paling belakang menawarkan pada wanita itu bahwa masih tersedia tempat duduk yang kosong.

Interaksi antarpemumpang merupakan hal sering terjadi dalam masyarakat pengguna angkutan umum. Interaksi mereka bersifat sesaat selama perjalanan dan hanya terjadi di dalam kendaraan. Interaksi antarpemumpang dalam sebuah angkutan umum terjadi tidak hanya sebatas menanyakan tempat tujuan atau sekadar basa basi semata, namun dapat menjadi relasi yang lebih intim. Interaksi dalam angkutan umum dapat berupa relasi yang bersifat saling menguntungkan, misalnya dapat menjadi relasi bisnis setelah berkenalan di dalam angkutan. Interaksi tersebut juga dapat bersifat negatif karena ada salah satu pihak yang dirugikan, misalnya tukang gendang atau hipnotis dan tukang bus yang mencari keuntungan dari interaksi sesaat di dalam angkutan umum.

Dalam situasi lain, penumpang bus patas AC mayoritas berasal dari golongan ekonomi menengah ke atas maupun dari golongan



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.75 “Kuota Kursi Penumpang” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.76 “Tidur di Bus Patas AC” Karya Benny Rachmadi

pegawai kantoran. Perilaku penumpang di atas bus patas AC sering memanfaatkan waktu perjalanan untuk beristirahat bahkan sampai tidur. Hal ini dipengaruhi oleh kenyamanan suasana di dalam bus patas AC yang sejuk dan tidak berdesak-desakan.

Gambar 3.76 memperlihatkan para penumpang yang sedang tidur di dalam bus patas AC. Tiga orang masih terjaga, sedangkan empat orang lagi sudah tidur. Dua orang penumpang di bagian depan sedang tertidur dan menyandarkan kepalanya pada pundak seorang lelaki yang merasa tidak nyaman. Seorang penumpang di bagian belakang berpesan pada teman sebangkunya agar sesampai di Jalan Sudirman ia dibangunkan dan teman sebangkunya berpikir ia habis bergadang nonton sepak bola tadi malam.

Penumpang bus tingkat RMB, terutama yang duduk di tingkat kedua pada deret bangku paling depan dapat menikmati pemandangan di sekitar jalanan yang dilalui bus tingkat RMB. Benny memberikan penjelasan bahwa kita dapat menikmati pemandangan Kota Jakarta layaknya sedang menonton bioskop tiga dimensi panorama Jakarta.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.77 “Tugu Monas” Karya Benny Rachmadi

Gambar 3.77 memperlihatkan suasana dalam bus tingkat RMB nomor 014, tepatnya pada tingkat dua deret bangku bagian depan. Sebelah atas kaca dalam bus tingkat RMB tersebut terdapat tulisan yang memberikan informasi tentang ongkos dengan tujuan ke mana pun, baik jarak jauh maupun dekat, mempunyai harga tiket yang sama yakni tujuh ratus rupiah. Sebuah iklan yang menawarkan kursus kilat komputer yang menjamin kita akan mahir komputer hanya dalam kurun waktu tiga bulan juga terpampang. Menanggapi iklan liar semacam ini, salah seorang informan yakni Irmayanti berpendapat, “... terus lagi orangnya itu detail, maksudnya *nggambarin sampek* gak cuma transportasi *thok sampek* kebiasaan masyarakat *iku* tercermin *ndek* situ. Ya itu tadi nempel-menempel sembarangan ...” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007). Pendapat ini memberikan penjelasan kepada kita bahwa Benny memberikan penggambaran yang detail terhadap berbagai fenomena. Fenomena yang digambarkan adalah transportasi dan aspek-aspek lainnya. Artinya, Benny tidak hanya

Buku ini tidak diperjualbelikan.

memberikan penjelasan menyangkut angkutan umumnya saja, namun membahas kehidupan lain yang terkait dengan transportasi, misalnya masalah perilaku masyarakat yang menempel iklan sembarangan.

Gambar 3.77 tadi juga memperlihatkan adegan dua orang yang sedang naik bus tingkat RMB, tingkat kedua pada deret bangku paling depan. Penumpang itu adalah salah satu tokoh yang sering muncul dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* yakni seorang Ibu yang selalu mengenakan kebaya dan berkerudung beserta anak kecil. Anak kecil itu berpikir bahwa apa yang dilihatnya adalah tugu Monas sebagai ikon Kota Jakarta. Sambil menunjuk ke depan, ia bertanya pada ibunya apa objek yang ia maksud itu merupakan tugu Monas. Ibunya hanya menanggapi bahwa apa yang dilihat oleh anaknya bukan tugu Monas melainkan hanya sebuah tiang listrik yang merupakan pemandangan umum di lingkungan perkotaan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.78 "Terpesona" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Gambar 3.78 memperlihatkan pengalaman Benny ketika naik bus kota yang terbagi menjadi empat panel.

Panel 1

Suasana dalam bus kota jurusan Pasar Baru–Blok M, Benny berada pada bangku paling depan bersebelahan dengan seorang lelaki berambut keriting dan mengenakan kemeja lengan pendek yang sedang memperhatikan seorang wanita yang tengah berdiri di sampingnya.

Panel 2

Lelaki itu bangkit dari tempat duduknya, kemudian mempersilakan si wanita untuk duduk. Artinya, ia yang bergantian berdiri, sementara si wanita yang duduk. Namun, dengan halus si wanita menjawab penawaran lelaki tersebut dengan mengatakan bahwa ia sudah mau turun selain juga mengucapkan terima kasih. Sementara itu, lelaki lain yang kebetulan berdiri di samping wanita berpikir ada bangku kosong.

Panel 3

Secepat kilat lelaki yang berpikir ada bangku kosong di depannya langsung bergerak untuk memanfaatkan bangku kosong tepat di sebelah tempat duduk Benny. Sementara itu, lelaki yang pada awalnya duduk di bangku itu hanya melihat dengan agak dongkol ada orang yang mau duduk di bangkunya.

Panel 4

Beberapa saat kemudian, bangku yang kosong itu telah berhasil dimanfaatkan oleh lelaki yang mengenakan pakaian olah raga. Ia duduk dengan tenang. Penumpang yang awalnya hanya berdiri untuk memberi tawaran tempat duduk pada seorang wanita yang berdiri, begitu mendapati kenyataan bangkunya direbut oleh orang lain, dengan hati jengkel ia berdiri. Benny hanya tertawa terkekeh-kekeh sambil menutup mulutnya dengan tangan setelah melihat fenomena yang terjadi di hadapannya.

Gambar 3.78 tadi memperlihatkan interaksi antarpemumpang yang menggunakan jasa bus kota. Seorang lelaki yang bermaksud menawarkan tempat duduk untuk perempuan yang terpaksa berdiri. Interaksi dalam angkutan umum melibatkan intuisi dan emosi yang diimplementasikan dalam kontak mata, dialog, gerak badan atau bahasa tubuh, gaya bicara, dan ekspresi. Kajian leksia dari gambar di atas, saya fokuskan pada gambar tangan terkepal, tengkorak, garis spiral, dan kapak dalam balon kata yang merupakan kode simbolik (SYM) merepresentasikan perasaan marah atau hati jengkel.

Kota besar seperti halnya Jakarta menawarkan sebuah kehidupan yang keras dan individual. Hal ini menyebabkan interaksi yang terjadi antarpemumpang dalam angkutan umum diwarnai oleh rasa curiga, terutama bagi mereka yang baru pertama kali bertemu.

Terutama bagi penumpang omprengan, mereka harus selalu berhati-hati sebab pada sebagian masyarakat berlaku pandangan



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.79 "Omprengan dan Rampok" Karya Benny Rachmadi

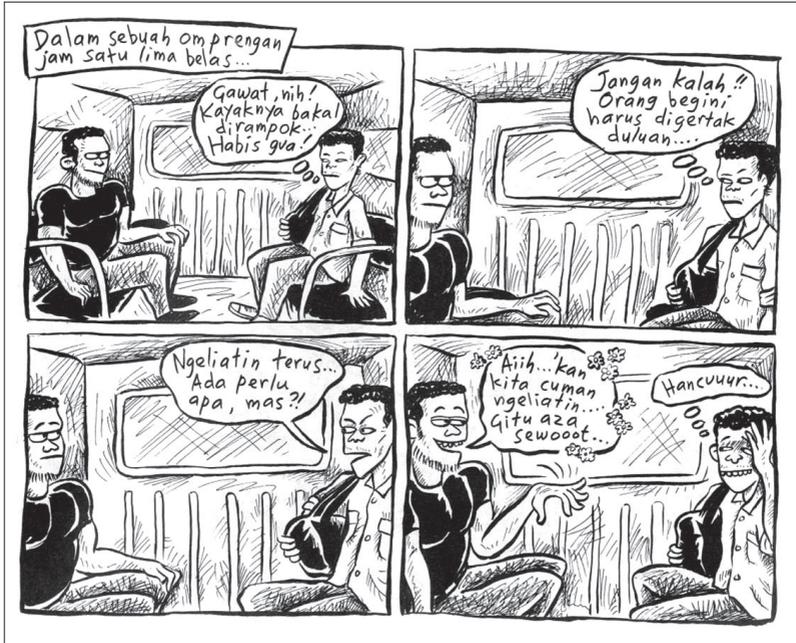
Buku ini tidak diperjualbelikan.

bahwa tujuh dari sepuluh penumpang omprengan adalah rampok. Salah satu informan, yakni Leak Koestiya, memberikan komentar atas pernyataan tersebut. Beliau berkomentar,

“... jadi digambarkan tujuh dari sepuluh penumpang malam dalam mikrolet (omprengan) adalah perampok misalnya, itu kelihatannya ... tapi betul-betul menakutkan saya sering kali karena kan di Jakarta kayak di Jawapos, artinya di Jawapos Jakarta itu kan sampai di atas jam dua belas malam itu baru pulang jadi saya mulang mesti naik angkot. Itu saya mesti pilih-pilih dulu, ini yang mau naiki ini ada cowok-cowok nggak, kalau cowok-cowok empat–lima orang saya nggak berani naik, baru ada wanita satu atau ya ada wanita ada bapak-bapak baru saya berani naik. Kalau misalnya ada orang yang kira-kira usianya tiga puluhan saya nggak berani naik, dipaksa pun saya tetap nggak naik. Ini di bagian ini oke juga walaupun prosentasenya bukan tujuh, tapi mungkin ya berapa bisa jadi, sepuluh perampok semua sekaligus sopirnya bisa jadi ...” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Pendapat tersebut mengandung arti bahwa Jakarta adalah sebuah kota yang tidak pernah tidur dan mempunyai kehidupan yang keras. Oleh karena itu, setiap orang yang hidup di Jakarta harus selalu waspada demi keamanan dan keselamatan diri.

Gambar 3.79 memperlihatkan seorang lelaki yang tampak ketakutan ketika berada di dalam omprengan. Lelaki itu berhadapan dengan tiga orang yang mempunyai tampang tidak ramah. Mereka terdiri dari seorang lelaki berambut panjang yang dikepang ke belakang bertato *Mickey Mouse* di pundak kanan dan sedang menyulut sebatang rokok, lelaki yang duduk di bangku ujung kiri berkaos lengan panjang warna hitam dan sedang mempermainkan jarinya di atas lutut, sedangkan lelaki paling ujung kanan berperawakan tinggi besar sedang menyulut rokok yang menempel di mulutnya. Mata ketiga lelaki itu tertuju pada seorang lelaki kurus yang sedang duduk di pojok ruang penumpang dalam omprengan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.80 “Salah Sangka 4” Karya Benny Rachmadi

Gambar 3.80 berisi empat panel merupakan *joke* yang dibuat Benny mengenai maraknya aksi perampokan di atas omprengan. Betul bahwa hal tersebut mengharuskan setiap penumpangnya untuk selalu waspada, namun jangan sampai terlalu berlebihan. Sebab jika terlalu curiga pada orang lain, kita bisa salah sangka dan malu sendiri.

Panel I

Benny sedang naik omprengan pada dini hari, tepatnya pukul 01.15. Di sana ia duduk bersama seorang lelaki yang berperawakan tinggi besar dan kekar. Benny merasa bahwa lelaki yang ada di hadapannya akan melakukan tindak kejahatan padanya. Ia mulai curiga dan berpikir jika sebentar lagi akan menjadi korban perampokan.

Panel 2

Benny memandang lelaki yang berada di hadapannya. Sebaliknya, lelaki itu membalas tatapan mata Benny. Benny makin mencurigai lelaki yang duduk di hadapannya. Ia mulai berpikir bahwa sesulit apa pun situasi yang dihadapi, harus tetap optimis dan berani. Benny berkata dalam hati untuk dirinya sendiri supaya tidak takut, bahkan ia memutuskan untuk menggertak lebih dahulu kepada orang yang dicurigainya tersebut.

Panel 3

Benny memberanikan diri untuk menghadapi lelaki yang dicurigainya sebagai perampok, kemudian ia menggertak dengan menanyakan maksud melihat dirinya terus-menerus.

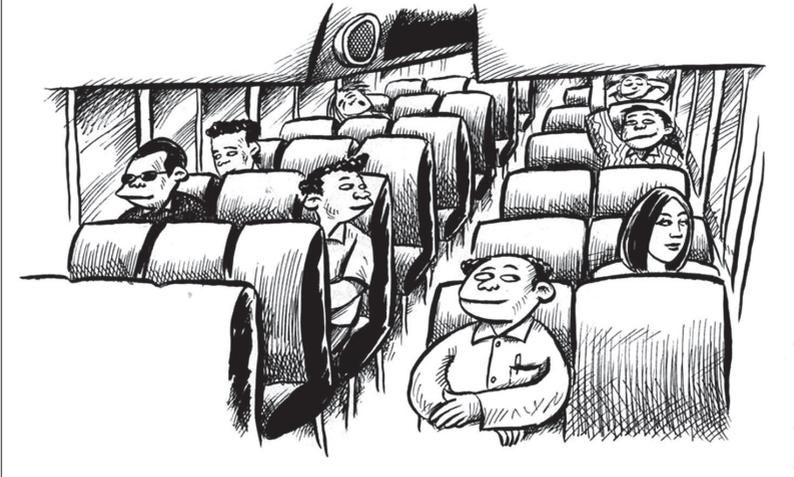
Panel 4

Beberapa saat kemudian setelah gertakan Benny berakhir, lelaki tersebut membalas apa yang telah dilontarkan Benny, hanya saja cara penyampaiannya yang berbeda. Lelaki tersebut dengan gaya *lembang* mengatakan bahwa ia hanya melihat saja dan seharusnya Benny tidak mempermasalahkan hal tersebut.

Benny memberikan tanda bunga-bunga pada *outline* balon kata lelaki tersebut. Salah seorang informan yakni Sulistyowati Anggraini memberikan pandangan dan penafsiran terhadap gambar bunga tersebut. Ia berpendapat, "... kayak bunga itu *kan* simbolnya manis atau gimana sih centil, menggoda orang, kayaknya kalau kita lihat bunga itu tergoda kita untuk mendekati" (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007). Bunga umumnya diidentikkan dengan kelembahlembutan dan sifat kewanitaan. Jadi, dapat saya interpretasikan bahwa lelaki yang dicurigai oleh Benny sebagai rampok hanya seorang lelaki yang bergaya bicara seperti perempuan atau waria.

Dalam cerita lain, fasilitas yang ditawarkan oleh bus patas AC adalah kenyamanan pada penumpang; sebab sesuai dengan namanya,

Dengan tarif Rp 1800,- (th. 1997),
Patas AC memanjakan penumpang
dengan hawa dingin dan kenyamanan suasana...



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.81 "Full AC" Karya Benny Rachmadi

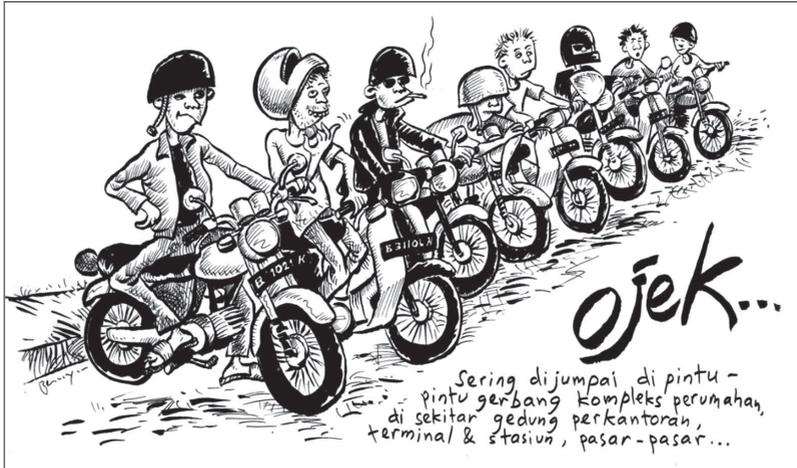
bus ini dilengkapi dengan pendingin ruangan (AC) meskipun biaya yang dikeluarkan oleh penumpang lebih banyak daripada bus kota reguler. Gambar 3.81 memperlihatkan suasana dalam bus patas AC, delapan orang sedang menikmati perjalanan, termasuk Benny yang sedang duduk sendirian pada bangku kedua sebelah kiri. Berbeda dengan bus kota reguler yang berdesak-desakan, bus patas AC lebih longgar sebagaimana yang terlihat pada gambar, banyak bangku kosong.

Gambar 3.81 mengandung kode referensial (REF) yang merepresentasikan suasana dalam bus patas AC yang tenang dan nyaman, berbeda dengan bus kota biasa yang biasanya padat. Kondisi ini adalah salah satu fasilitas yang sebanding dengan ongkos lebih yang harus dibayar oleh penumpang bus patas AC.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

c. Interaksi Antarawak Angkutan Umum

Suasana pada sebuah pangkalan ojek motor (Gambar 3.82), tampak delapan orang tukang ojek sedang menanti penumpang. Tukang ojek pertama menggunakan motor jenis CB dengan nopol B 1021 K memakai helm bukan standar (*cebok*) dengan tali yang tidak terpasang. Orang ini mengenakan kaos oblong yang bagian luarnya mengenakan jaket dan beralas kaki sepasang sandal *selop*. Tukang ojek kedua memakai kaos oblong dan helm teropong tanpa kaca yang dipasang sesalnya di kepala. Pengojek itu duduk di atas motor bebek dengan nopol B 3110 LH dan sedang mencukur jenggotnya dengan sepasang dua keping uang logam. Tukang ojek ketiga berkacamata hitam dan jaket kulit dengan menghisap rokok yang dibiarkan melekat di sela-sela mulut. Tukang keempat nampak duduk bermalasan-malasan di atas motor bebek dengan helm yang dibiarkan melekat di kepalanya. Tukang ojek kelima menunjukkan gambar seorang laki-laki dengan ekspresi yang nampak sedang lesu. Tukang ojek keenam berkacamata hitam dan mengenakan helm teropong yang tidak dilepas dari kepalanya. Tukang ojek ketujuh dan kedelapan nampak sedang bercakap-cakap.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.82 “Pangkalan Ojek” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Gambar 3.82 adalah salah satu bentuk interaksi yang terjadi dalam kalangan awak angkutan umum. Saya mengambil contoh sebuah pangkalan ojek, tempat sekelompok lelaki tengah duduk di atas motor untuk menantikan penumpang. Interaksi yang terjadi di kalangan awak angkutan umum lebih bersifat personal sebagai hubungan pertemanan yang didasari oleh perasaan senasib dan kesamaan mata pencaharian. Hal ini memunculkan semacam ikatan emosional dalam hubungan mereka, terbukti mereka akan saling bantu-membantu dalam kesulitan, misalnya jika ada masalah utang piutang, saling menjenguk jika ada yang sakit, dan rela antre dalam menjaring penumpang.

Angkutan umum di kota besar, terutama Jakarta, seperti sebuah wahana yang terbuka bagi berbagai kalangan untuk saling mengenal di antara satu dengan yang lain tanpa membedakan suku, agama, ras, bahasa, dan warna kulit. Kenyataan yang terjadi adalah sebagian kalangan melihat angkutan umum hanya sebagai alat untuk berpindah tempat saja, tidak terlalu memperhatikan interaksi antarpengguna. Hal ini didasari oleh ketakutan makin maraknya kejahatan dalam angkutan umum, seperti penodongan, hipnotis, pembiusan, sampai pelecehan seksual dalam angkutan.

3. Hidup Gue di Atas Roda

a. Ongkos Naik Angkutan Umum

Keberadaan angkutan umum bagi masyarakat tidak hanya sebagai alat transportasi, namun dapat memiliki beragam fungsi, di antaranya sebagai mata pencaharian. Angkutan umum sebagai mata pencaharian secara umum dapat dilihat pada awak yang menggantungkan hidupnya kepada hasil kerja yang berasal dari ongkos yang dibayar oleh penumpang. Secara diferensiasi sosial, awak dalam angkutan umum ada yang bersifat terikat oleh keberadaan pemilik armada, seperti halnya pada sopir taksi, bus kota, bajaj, maupun bemo. Mereka harus menyeter sebagian hasil jerih payahnya kepada pemilik maupun pengelola ar-

mada. Berbeda dengan angkutan umum yang mempunyai awak tidak terikat kepada siapa pun, seperti ojek, getek, dan omprengan. Awak angkutan ini merupakan penyedia jasa angkutan umum yang dapat menikmati hasil jerih payahnya tanpa harus dikenai setoran wajib.

Awak angkutan umum merupakan salah satu contoh dari pihak-pihak yang menjadikan angkutan umum sebagai mata pencaharian. Angkutan umum ibarat sebuah ladang untuk menyambung hidup. yang terbuka bagi siapa saja, mulai dari pengamen, calo, polisi cepek, pedagang asongan, pengemis, preman, pencari sumbangan, sampai tukang copet.

Gambar 3.83 adalah gambar sebuah pangkalan bajaj dengan dua unit bajaj yang sedang diparkir di sebelah trotoar. Bajaj pertama bernopol B 34843 VN yang pada bagian jendela belakangnya terdapat tulisan “PAPAH JARANG PULANG” dan pada bagian rodanya mempunyai penutup ban bergambar logo TOYOTA. Bajaj kedua bernopol B 877A KR, tulisan pada jendela belakang berbunyi “NIKE SELAMAT



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.83 “Menanti Penumpang” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

JALAN”. Tulisan dalam angkutan umum mempunyai berbagai macam penafsiran. Salah seorang informan yakni Irmayanti memberikan pandangan makna tulisan pada salah satu bajaj, “... tulisan ”NIKE SELAMAT JALAN” menurut interpretasi saya ditujukan untuk mengenang penyanyi pop era 90-an, Nike Ardilla yang telah meninggal karena kecelakaan”.

Pada Gambar 3.78 tadi, terlihat suasana pangkalan ojek yang hanya terdapat dua orang yakni sopir ojek dan pedagang rokok. Sopir bajaj⁵⁶ mengenakan kaos oblong, celana panjang, topi dengan logo TOYOTA, dan sandal jepit. Ia sedang berdiri santai di samping bajaj. Penjual rokok pada gambar nampak sedang terlelap dalam bilik tempat ia menjual rokok, makanan ringan, dan *soft drink*. Sopir bajaj tampak membelakangi sebuah tenda pedagang kaki lima terletak di sebelah kiri tiang listrik yang menjadi tempat bagi reklame liar yang terdapat tulisan “BADUT-SULAP 677-2129”.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.84 “Setoran Kurang” Karya Benny Rachmadi

⁵⁶ Salah satu tokoh tetap dalam Seri Lagak Jakarta Edisi Transportasi

Berkaitan dengan mata pencaharian, Gambar 3.84 menunjukkan situasi pelik yang dihadapi oleh sopir bus tingkat RMB akibat ulah dari sebagian penumpang yang tidak bertanggungjawab. Sang sopir tengah dimarahi saat harus mengantarkan setoran. Sopir yang pada dasarnya mempunyai tugas untuk mengemudikan bus tingkat RMB harus ikut menanggung beban masalah setoran terkait jumlah setoran yang kurang. Sopir dalam gambar tersebut berpikir jika selama menjalankan armadanya tadi penumpang selalu penuh, namun ia sendiri heran mengapa jumlah uang yang harus ia setorkan masih jauh dari cukup.

Kisah tersebut tersebut juga menerangkan bahwa akibat dari ulah beberapa orang penumpang bus tingkat RMB yang mencoba memanipulasi ongkos pembayaran dalam boks uang, harus membuat orang lain menderita kerugian. Sopir tersebut jelas harus *nombok* setoran yang kurang lagi atau ia harus mendapat potong gaji yang jelas merugikannya, termasuk juga keluarga yang ditanggungnya.

Tidak hanya sopir yang menjadikan angkutan umum sebagai mata pencaharian mereka, pengamen pun juga menjadikan angkutan umum sebagai tempat mencari uang. Bahkan, keduanya berkaitan dan membentuk simbiosis mutualisme. Pengamen butuh angkutan umum untuk mencari rupiah, awak angkutan bisa mendapat berita seputar jalanan dari tukang *ngamen*. Walaupun sebagian penumpang ada yang merasa terganggu, tidak sedikit yang menikmati sajian dua sampai tiga lagu. Angkutan umum tanpa pengamen seakan martabak tanpa terang bulan.

Cerita tentang pengamen pernah saya tuangkan dalam blog pribadi saya:

“Februari 2013 ketika dalam perjalanan menuju Surabaya dengan armada PO Sumber Group, W 7006 UZ, terlihat tiga pengamen masuk ke dalam bus. Setelah bercanda sejenak dengan awak bus, mereka menuju bagian tengah bus. Suara gitar kecreng (gitar kecil) berpadu dengan



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.85 Pengamen dalam bus patas AC jurusan Depok–Senen sedang membawakan lagu bernuansa rohani.

kemricik suara dari pipihan tutup botol sebagai backsound dari suara lantang nyanyian seorang perempuan yang mendayu serta irama yang menghentak dari kendang modifikasi ala pipa paralon. Oplosan menjadi lagu pembuka setelah diawali pembukaan dengan bahasa Jawa Timur bagian Ngawi yang kental. Pengamen ini terdiri dari tiga orang, dua laki-laki dan satu perempuan. Perempuan selaku vokal dan bagian icik-icik, sementara yang laki-laki bagian gitar dan kendang. Sebuah harmoni yang selalu ada jika kita melintas Ngawi selepas Mantingan sampai Ngawi Kota pada siang hari.

Salah satu artikel dalam majalah GONG yang pernah saya baca mengupas tentang musik dangdut koplo. Dangdut koplo berawal dari eksperimen musikal para pemusik daerah Banyumas (Bagelen) yang mencoba memadukan kendang tradisional dengan kendang ketimpung dangdut. Terjadilah proses yang bermuara pada apa yang dinamakan sebagai jenis aliran dangdut koplo. Irama yang mengandalkan hentakan.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Berdasarkan pengamatan saya, musik ini berkembang di Jawa Timur semenjak era 2000-an saat sebuah grup dangdut yang bernama AVITA meramaikan acara musik di TVRI Programa 2 Jawa Timur. Sejak saat itu, musik dangdut koplo mulai digemari dan bermunculan grup-grup serupa, seperti PALAPA, SERA, SONATA, sampai SAGITA. Muncul pula tokoh-tokoh terkenal dalam jagat dangdut koplo Jawa Timur, seperti Cak Sodik, Brodin, Lilin Herlina, Vivi Rosalita, sampai pada era Wiwik Sagita.

Lagu yang sangat terkenal saat itu berjudul Oplosan. Lagu yang bersifat persuasif karena mengingatkan akan bahaya minuman keras, terutama minum oplosan.

'...oplosan.oplosan.oplosan.
sawangen kae kanca kancamu akeh do poda gelempeangan
ugo akeh sing kelesetan di tumpaake ambulan.
yo wes cukup anggonmu mendem
yo wes cukup anggonmu gendeng.
do mari mario yo leren lerenno
ojo diterus terusno.
Tutupan botolmu, tutupan oplosanmu...'
Wiwik Sagita-Oplosan

Oplosan adalah minuman keras yang berasal dari perpaduan alkohol sebagai bahan utama dengan cairan lain, dari minuman suplemen sampai bahan bakar. Motifnya adalah sensasi baru dan menyasiasi mahalnnya harga minuman alkohol konvensional. Oplosan populer bagi penganut alkoholisme kelas pinggiran yang jauh dari riuh minuman botol impor kaum dugem. Saya bisa katakan, oplosan merupakan pilihan alternatif, bahkan pilihan akhir ketika pilihan lain tidak tersedia. Suatu bentuk subsistensi pada hasrat atas hasrat.

Pengamen adalah bagian dari perjalanan transportasi, terutama kelas ekonomi. Sebuah pekerjaan yang kerap dianggap sebagai pilihan terakhir ketika bekerja pada sektor yang lain tidak ada jalan. Mengamen merupakan aktivitas yang memberikan suara walau kerap sumbang

Buku ini tidak diperjualbelikan.

untuk mengharap kembalian berupa uang receh atau sebatang rokok. Kata yang biasa dilontarkan para pengamen selepas konser adalah “Kami mengharap bunga-bunga sosial, ikhlas dari anda, halal bagi kami”. Bunga-bunga sosial adalah sebuah analogi yang menarik untuk dikaji, baik secara semiotis maupun linguistik. Bunga dianggap sebagai sesuatu yang mulia, sebuah tanaman yang kerap dipakai dalam perilaku religius dan perilaku romantis. Bunga memberikan jawaban atas asumsi bahwa manusia adalah makhluk yang suka keindahan sekaligus makhluk yang simbolis. Bunga sosial berarti pengharapan yang tinggi pada pemberian dari para penumpang, suatu bahasa simbol pada pentingnya penghargaan pada usaha dan kerja keras. Pengamen menjadi bagian tak terpisahkan dari transportasi massal maupun kehidupan urban. Pekerjaan alternatif yang masih memandang usaha lebih berharga daripada meminta-minta (Roikan, 2013).

Gambar 3.86 memperlihatkan dua orang pengamen yang mencari nafkah dengan bernyanyi di dalam bus kota. Pengamen adalah sosok yang kerap kita jumpai dalam angkutan umum maupun di rumah yang mengharapkan rupiah secara suka rela dari orang yang mendengarkan. Pekerjaan mengamen sebagaimana pekerjaan di sektor informal lainnya, tidak mengenal jam kerja yang pasti dan bersifat mekanis, semua tergantung pada keinginan pengamen tersebut.

Angkutan umum selain sebagai sarana untuk membantu dalam mobilitas masyarakat, juga mempunyai fungsi lain yakni sebagai media untuk berinteraksi antarpengguna angkutan umum serta media untuk mencari nafkah. Angkutan umum sebagai sarana untuk mencari nafkah dapat kita jumpai pada bus kota, sering kita jumpai pengamen, pedagang asongan, sampai pengemis yang dapat keluar masuk bus dengan leluasa. Gambar 3.86 memperlihatkan bagaimana dua orang pengamen yang harus bekerja keras mencari uang di atas bus. Satu orang sebagai peman gitar, sementara satu orang lagi sebagai pemain



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.86 “Pengamen” Karya Benny Rachmadi

icik-icik.⁵⁷ Mereka menyanyikan lagu balada yang menjadi ciri khas pengamen di atas bus Kota Jakarta yang berisi keluh kesah terhadap keadaan manusia jaman sekarang yang menghalalkan segala cara demi mencapai sebuah tujuan. Lirik lagu tersebut juga berisi pesan kepada para penumpang bus kota untuk tetap waspada agar jangan sampai kecepatan. Apresiasi penumpang terhadap pengamen bervariasi, ada yang hanya mendengarkan dengan tenang sambil menikmati pemandangan dari balik jendela, namun ada pula yang berpandangan bahwa lagu yang dimainkan membosankan dan fals.

“Saya pernah melihat pengamen yang menyanyikan lagu tidak biasa yaitu musik blues. Perjalanan dari Jogjakarta menuju Malang via Surabaya

⁵⁷ Semacam tamborin, namun bagian lingkarannya sepenuhnya berlubang.

pada tanggal 31 Maret 2013 meninggalkan suatu pengalaman yang menurut saya menarik. Luar biasanya terletak pada pengamen di bus yang berbeda. Musik yang ditampilkan oleh pengamen ini bukan musik yang pada umumnya ditampilkan, seperti dangdut, campur sari, rok, lagu balada, sampai lagu ciptaan sendiri. Tapi, ada yang unik dari salah satu pengamen gondrong berbadan gempal. Dengan penuh penghayatan ia bernyanyi lagu blues. Cukup unik sehingga sampai saya video via ponsel semenjak ia naik dari Pandaan sampai menjelang Taman Dayu.

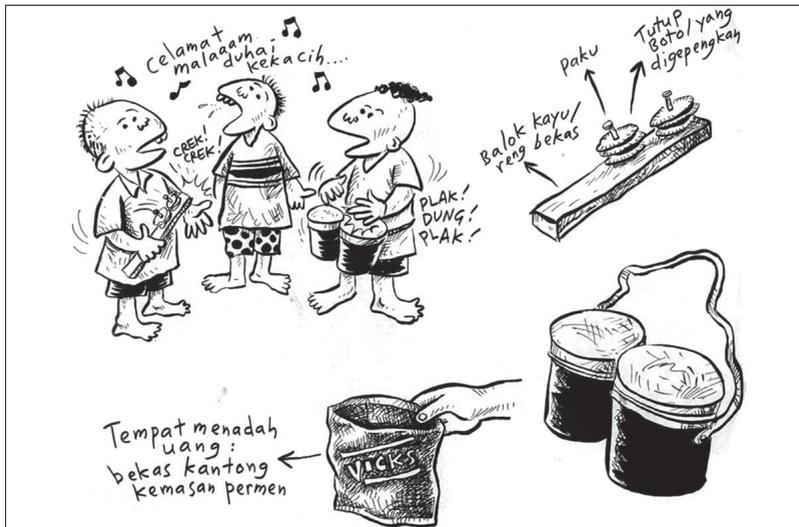
Selepas pintu tol keluar daerah Porong, bus Restu melaju menuju ke arah selatan. Saat melintas Japaran sempat berhenti sejenak dan beberapa saat kemudian terdengar suara agak paruh dari sosok yang membawa gitar dan berambut gondrong. Awalnya saya mengira kalau pengamen ini akan menyanyikan lagu-lagu balada macam Ebiet atau Iwan Fals. Ternyata perkiraan saya salah karena pengamen ini menyanyikan lagu blues dengan penuh penjiwaan. Tampak beberapa penumpang terlihat menerima tanpa merasa terganggu walaupun bisa jadi merasa asing dengan musik yang disajikan (Roikan, 2013).

Salah satu informan, yakni Anggraini Sulistyowati, menyoroti keadaan pengamen di atas bus kota di Jakarta pada masa sekarang. Ia berpendapat, "... terus kalau pengamen, sekarang itu pengamen Jakarta itu agak lebih radikal, kalau *nggak* dikasih itu dia *nggak* akan pindah ...” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007). Kajian leksia dari gambar pengamen yang sedang menyanyi pada Gambar 3.86, tepatnya gambar tanda not balok dalam balon kata-kata yang bergerigi merupakan kode simbolik (SYM) yang merepresentasikan menyanyi dengan bersuara keras. Saya melakukan observasi pada pengamen di dalam angkutan umum pada tanggal 23 Maret 2007 di Terminal Lebak Bulus dan melihat mereka mengamen dengan tertib, rela bergantian dengan sesama pengamen lain.

Pengamen tidak memandang usia, anak-anak pun dapat menggeluti pekerjaan ini. Sebagaimana dalam Gambar 3.87, tiga orang anak

kecil sedang menyanyikan sebuah lagu dangdut yang dibawakan oleh Evi Tamala yang berjudul “Selamat Malam“. Masing-masing anak mempunyai tugas, yakni sebagai pemain *ketimplung*, pemain *icik-icik*, dan penyanyi. Adapun alat-alat yang dipakai oleh para pengamen kecil tersebut dalam bertugas, antara lain

- a. *Icik-icik* berfungsi sebagai pengatur tempo bagi *ketimplung* yang terbuat dari balok kayu atau reng⁵⁸ bekas, kemudian diberi enam bekas tutup botol (*kempyeng*) yang telah dipukul sampai rata. Tutup botol itu kemudian dipaku dengan kedalaman tertentu sehingga tutup botol tersebut dapat leluasa bergerak dan menimbulkan suara akibat terjadi benturan antartutup botol.
- b. *Ketimplung*, alat musik yang sering kita jumpai dalam acara orkes dangdut berupa dua tabung dengan diameter yang berlainan dan salah satu lubangnya ditutup dengan kulit atau



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.87 “Pengamen 2” Karya Benny Rachmadi

⁵⁸ Kayu yang berfungsi dalam bangunan rumah untuk menahan genteng agar dapat ditata dengan rapi tanpa khawatir lepas.

plastik mika serta mempunyai tali agar dapat melekat pada tubuh pemain sehingga ia dapat lebih leluasa bermain.

- c. Plastik bekas kantong kemasan permen digunakan untuk meminta uang kepada para penumpang. Kecenderungan para pengamen menggunakan plastik bekas kantong kemasan permen adalah karena plastik ini bersih mengingat dalam satu kemasan, masing-masing biji permen dikemas lagi dalam plastik yang lebih kecil. Hal ini berbeda dengan plastik bekas makanan ringan yang biasanya ada bekas minyak.⁵⁹

*“Dino iki mujur tenan
Aku ngamen neng njero bis-bisan
Penumpang longgar tenan, supire gal-ugalan
Aku tibo jempalikan neng pojokan”*

*Hari ini beruntung banget
Gue ngamen di dalam bis-bisan
Penumpangnya lengang banget, supirnya ugal-ugalan
Gue jatuh jumpalitan di pojokan (Lagu Ngamen 1 dari Eny Sagita)*

Musik dangdut tetap menjadi idola untuk pengiring perjalanan. Bagi sopir, khususnya yang mempunyai trayek jarak jauh, musik adalah pemecah kejenuhan. Apalagi bagi bus AC, larangan merokok bagi beberapa pengemudi menjadi beban tersendiri. Camilan dan musik yang bersemangat adalah solusinya. Jika kita naik angkutan umum, ada musik yang merepresentasikan lagu terkini di daerah setempat. Dari dangdut koplo Jawa Timur sampai musik irama pantura menjadi keseharian dan bagian kehidupan di jalanan. Terlebih bagi armada lintas provinsi, musik adalah wajib.

⁵⁹ Selain menggunakan plastik bekas kantong kemasan permen, para pengamen juga menggunakan bekas gelas air mineral maupun cukup langsung menengadahkan tangan ketika minta uang receh kepada penumpang.

“Catatan 16 Maret 2015.

Efek kopi ijo sak mug, buah tangan Ncoz dari Tulungagung membuat mata tidak bisa merem, dari Bungurasih–Giwangan, tapi terbayar dg sajian full New Pallapa dr Sumber w7351. Perjalanan sehari penuh dilengkapi oleh beragam suara. Ada asongan, teriakan kondektur, pengamen yang hilir mudik, suara penumpang menelepon di ponsel dan yang tidak ketinggalan dangdut koplo. Sudah menjadi ciri khas bus dengan lagunya. Berdasar pengalaman saya naik bus, ada kategori lagu dan trayek. Khusus bus Bungurasih ke timur (Banyuwangi) dan tujuan Madura musik banyuwangian adalah pilihannya. Lagu-lagunya menggunakan bahasa osing yang berbeda dengan bahasa Jawa. Misalnya, bunga atau kembang dieja dengan kata kembyang. Artis banyuwangian mengalami dinamika dari tema lagu dan penampilan. Saya masih ingat ada Catur Arum dengan Patrol Orkes Banyuwangi (POB) menyanyikan lagu tentang permainan layangan. Demi yang mirip pemain bola terkenal menyanyi lagu “Kanggo Riko”. Terakhir yang saya amati artis banyuwangian bernama Suliana dengan penampilan mirip penyanyi pop papan atas.

Bus jurusan barat kerap terdengar lagu pop di dalamnya, dari pop terkini sampai nostalgia. Bus mantan Sumber yang jadi Antar Jaya mengalami modifikasi dalam sisi audionya. Pengeras suara yang biasanya terpasang di beberapa bagian atas bus berganti jadi di depan. Satu sound system besar menempel di atas dashboard. Lagu yang ditayangkan pun jauh dari bus sumbernya dulu. Tidak lagi dangdut koplo, tapi lagu-lagu pop kesukaan anak muda terkini.

Musik dalam perjalanan di atas 5 jam menjadi kebutuhan yang utama selain camilan. Bayangkan berjam-jam aktivitas hanya duduk, tentu jenuh jika tanpa musik atau bermain game. Kalau membaca, tidak semua orang melakukan kebiasaan ini.

Perjalanan saya dari Surabaya menuju Jogja kali ini penuh dengan hiburan dan kebersamaan. Ada hiburan orkes dangdut koplo sepanjang jalan,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

kebersamaan dalam musik itu karena menampilkan beberapa video klip dari forum pertemanan antarpenggemar.

Bus rekomended buat para sahabat New Pallapa (SNP). Mengiring perjalanannya penuh lelah di lintas kota. Malang Pasuruan Jogja (Roikan, 2015)"

Benny memberikan penjelasan jenis pengamen lain yang kerap mencari nafkah di atas bus kota, yakni pengamen yang menggunakan karaoke. Pengamen ini kebanyakan mencari nafkah sendirian. Sebagaimana pada Gambar 3.88, seorang lelaki sedang menyanyikan sebuah lagu dangdut yang dibawakan oleh Evi Tamala dengan judul "Selamat Malam". Pengamen tersebut mengenakan kemeja lengan panjang, celana panjang, dan sepasang sandal *selop* sebagai alas kaki. Tangan kirinya memegang sebuah mikrofon yang dihubungkan dengan *tape recorder* yang telah dimodifikasi sehingga lebih ringkas, lengkap beserta *sound system*. Sumber listrik yang digunakan untuk menyalakan *tape recorder* adalah dengan menggunakan aki atau *accu*.

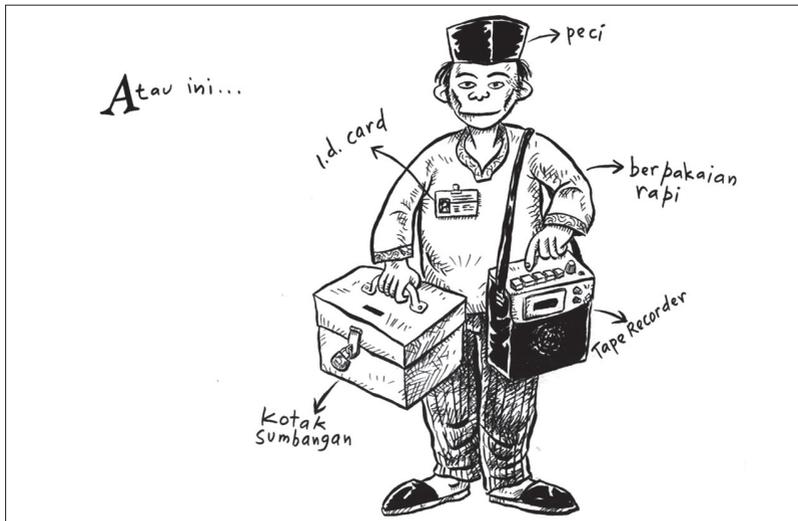


Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.88 "Pengamen 3" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Bus kota juga digunakan untuk tempat mencari sumbangan oleh orang-orang yang bertugas sebagai penghimpun dana dari suatu yayasan, pembangunan masjid, serta pondok pesantren. Gambar 3.89 memperlihatkan profil seorang peminta sumbangan yang digambarkan oleh Benny dengan seorang lelaki yang mengenakan peci, berpakaian rapi dengan kemeja lengan panjang atau baju *taqwa* dan mengenakan celana panjang, beralas kaki sepasang sandal yang menutupi jari-jari kakinya, memakai tanda pengenal yang ditempel pada dada sebelah kanan, tangan kanan memegang kotak sumbangan yang terkunci, dan tangan kiri memegang tombol pada *tape recorder*.⁶⁰



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.89 “Peminta Sumbangan” Karya Benny Rachmadi

⁶⁰ Ada pencari sumbangan yang meminta uang tanpa menggunakan alat bantu *tape recorder*, namun langsung dengan kata-kata yang keluar dari mulutnya. Biasanya ia setelah masuk ke dalam bus kota sebelum “menjajakan” kotaknya, ia berpidato singkat dengan disertai ayat-ayat dari Al-Qur’an, kemudian ditutup dengan doa agar orang yang telah menyumbang mendapat pahala.

Mata pencaharian lain di atas bus kota adalah pengemis, yakni orang yang bekerja mencari uang dengan meminta-minta pada orang lain. Gambar 3.90 memperlihatkan aksi dua orang pengemis, masing-masing terdiri dari laki-laki yang sama-sama memakai peci dan tidak beralas kaki. Kedua lelaki itu berbeda dalam tugas dan keadaan fisiknya, lelaki pertama bertugas sebagai penuntun dan lelaki kedua bertugas menengadahkan tangannya pada setiap penumpang. Kondisi fisik lelaki pertama bertubuh segar, bugar, dan tampak sehat, agar tampil meyakinkan ia memasang wajah yang agak disayu-sayukan dan suara dibuat dengan intonasi seperti orang yang minta pertolongan. Lelaki yang kedua kondisi fisik tidak dapat melihat (tuna netra), tubuh membungkuk, pakaian lusuh, dan bersuara lebih pelan daripada pengemis yang berada di belakangnya.

Telapak tangan yang menengadahkan adalah kode simbolik (SYM) yang bermakna sikap meminta sesuatu pada orang lain. Sikap meminta belas kasih dari orang lain untuk mau membantu meringankan beban hidup, terutama kemiskinan.

Pedagang asongan juga ikut meramaikan suasana dalam bus kota. Ia menjajakan berbagai macam barang dagangan (Gambar 3.91) kepada para penumpang. Benny memberikan penjelasan bahwa bus kota merupakan tempat berjualan berbagai macam barang, mulai dari surat kabar, rokok, permen, air mineral, sampai barang-barang kebutuhan sehari-hari, di antaranya

- 1) Satu paket berisi kalkulator, dompet, buku alamat, dan *ballpoint* dengan harga Rp5.000;
- 2) Korek api model Zippo dijual dengan harga Rp2.000;
- 3) Satu paket alat tulis terdiri dari lima batang pensil, tiga *ballpoint*, penghapus, dan peruncing pensil dijual hanya Rp1.000;
- 4) Paket buku pelajaran terdiri dari tiga buku bahasa Inggris kecil, yakni *English Conversation*, petunjuk pemakaian *tenses*, dan kamus Inggris-Indonesia 5000 kata dijual dengan harga Rp1.000;

Dan juga ini...



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.90 "Pengemis" Karya Benny Rachmadi

Bis kota bisa disebut "pasar berjalan"...
Silih berganti pedagang berjualan dalam bis.
Mulai penjual koran, rokok, permen, air mineral,
hingga barang-barang kebutuhan sehari-hari,
Seperti...



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.91 "Barang Dagangan Dalam Bus" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

- 5) Satu paket alat untuk reparasi berupa tiga buah obeng dijual dengan harga Rp500;⁶¹

Gambar 3.92 memperlihatkan cara pedagang asongan dalam menjajakan barang dagangannya. Benny memberi gambaran dengan pedagang kamus yang terbagi dalam tiga panel:

Panel 1

Seorang lelaki yakni pedagang asongan tengah membawa sekotak kamus. Ia mempromosikan barang dagangannya dengan cara mengambil salah satu bukunya. Ia menawarkan barang dagangannya dengan menjelaskan keunggulan kamusnya, mulai dari jumlah kata, harga yang murah, dan melakukan perbandingan harga barang yang sama dengan harga di toko.

Panel 2

Pedagang itu kemudian membagi-bagikan kamus dagangannya kepada seluruh penumpang, dimulai dari penumpang yang berada di bangku terdepan sampai bangku terbelakang. Hal ini bertujuan supaya semua calon pembelinya dapat melihat sekaligus menilai kamus tersebut.

Panel 3

Beberapa saat kemudian, pedagang itu kembali ke deretan bangku paling depan untuk mengambil kembali kamus yang telah dibagikan. Benny memberikan penjelasan bahwa momen ini adalah saat terjadi kesepakatan transaksi. Gambar pada panel 3 memperlihatkan seorang lelaki yang tertarik untuk membeli kamus. Ia membeli satu buah ketika pedagang itu berdiri di hadapannya untuk mengambil kembali barang dagangannya. Pedagang itu sangat senang ketika ada yang membeli kamusnya. Ia mengatakan pada lelaki tersebut bahwa dengan membeli

⁶¹ Harga semua barang berlaku hanya pada tahun 1997 ketika kartun ini dibuat, selepas krisis moneter semua harga barang asongan dalam bus kota juga ikut naik.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.92 “Penjual Kamus Saku” Karya Benny Rachmadi

kamusnya, lelaki tersebut akan mengerti kalau sedang nonton film barat.

Bus kota ibarat lahan subur bagi sebagian orang untuk mencari nafkah, khususnya mereka yang bekerja dalam sektor informal, misalnya pengamen, peminta sumbangan, pengemis, pedagang asongan, sampai para pencopet. Benny menganalogikan copet sebagai momok, sesuatu yang menakutkan, terutama bagi pengguna bus kota.⁶² Copet biasanya mengambil barang berharga, misalnya dompet, perhiasan, dan ponsel milik orang lain, khususnya para penumpang yang terpaksa berdiri. Copet mengerjakan tugasnya dengan rapi, penuh ketepatan, dan kecepatan, biasanya dilakukan secara berkelompok atau sendirian.

⁶² Selain copet, jenis kejahatan lain yang kerap terjadi di atas bus kota adalah tukang hipnotis atau gendam, penjahat bersenjata tajam yang bisa setiap saat melakukan penodongan, dan pembajakan dalam bus kota.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Sebagaimana pada Panel 1 dari Gambar 3.93 yang memperlihatkan aksi seorang pencopet yang berusaha mengambil dompet dari saku belakang celana seorang lelaki.

Copet terkenal “licin” karena mereka dapat mengetahui situasi yang baik saat calon korbannya lengah. Benny memberikan penjelasan dalam bentuk gambar enam muka (Panel 2 Gambar 3.93) untuk mencari siapa di antara enam orang itu yang menjadi pencopet. Orang-orang itu di antaranya seorang bapak berpeci, lelaki berkacamata hitam yang sedang menghisap rokok, sosok Benny sendiri, sopir bajaj, seorang lelaki berambut panjang yang tidak tertata dengan rapi, dan seorang pria yang berperawakan tinggi besar. Menanggapi situasi ini, salah seorang informan yakni Anggraini Sulistyowati berpendapat, “... terus kalau pencopet di Jakarta itu tidak sesangar yang digambarkan, jadi ia lebih rapi bahkan kita nggak ngira kalau dia itu copet, dia akan lebih berdandan kayak mahasiswa atau orang kantoran, pegawai kantoran.” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).

Hal ini membuktikan jika copet merupakan orang yang pandai menyamar dan jeli dalam membaca situasi di dalam bus kota. Pada panel terakhir dari Gambar 3.93, terlihat dua orang yang saling mencurigai bahwa yang di hadapannya adalah copet. Lelaki pertama mengenakan kaos oblong yang sedang berdiri sambil melirik dan berpikir bahwa lelaki yang mengenakan kemeja lengan panjang yang dilipat bagian tangannya adalah copet. Sebaliknya, lelaki yang mengenakan kemeja yang dilipat bagian sikunya berpikir kalau lelaki yang berkaos oblong adalah copet. Benny menjelaskan bahwa seseorang untuk dapat mengenali dan mencurigai ada copet dalam sebuah bus perlu mempunyai insting yang kuat, artinya ia harus mempunyai kemampuan mengamati situasi secara detail dan jeli.

Pedagang asongan angkutan menjual berbagai barang dagangan, di antaranya air mineral dan minuman ringan; tahu goreng; telur puyuh; buku bacaan; alat-alat tulis; mainan anak-anak; barang



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.93 “Copet dalam Bus Kota” Karya Benny Rachmadi

elektronik, seperti radio kecil, kalkulator; topi; sampai barang perlengkapan kecantikan wanita seperti jepit rambut. Pedagang asongan dalam angkutan umum tidak hanya menawarkan barang dagangan yang mungkin kita butuhkan selama perjalanan, namun mereka menghadirkan suasana lain dalam angkutan umum. Pedagang asongan merupakan sosok ramah yang bisa membantu jika kita ada kesulitan, misalnya tidak tahu arah tempat tujuan.

Peminta sumbangan merupakan satu figur dari para pekerja dalam angkutan umum yang menghimpun dana dari rupiah penumpang yang rela menyumbang. Dana tersebut selanjutnya disalurkan kepada yayasan anak yatim piatu, panitia pembangunan masjid, musala, dan pondok pesantren. Masalah yang terjadi kemudian adalah kejelasan dari badan resmi yang menugaskan peminta sumbangan tersebut. Walaupun telah dilengkapi dengan surat tugas, namun sebagian

Buku ini tidak diperjualbelikan.

pihak banyak yang meragukan keabsahannya. Hal ini disebabkan oleh adanya stigma kepada peminta sumbangan yang memasukkan dana yang dihimpun ke dalam kantong pribadinya. Selain itu, tidak ada transparansi dana yang jelas dalam pengelolaan dan pengalokasian dana yang masuk.

Pekerja dalam angkutan umum yang sering meresahkan banyak orang adalah oknum yang memanfaatkan hiruk pikuk dan suasana lengah para penumpang untuk melakukan tindak kriminal. Mereka terdiri atas pencopet, tukang hipnotis atau tukang gendam, dan para pelaku pembiusan. Barang yang menjadi incaran dari tindak kriminal mereka adalah benda-benda berharga yang dimiliki oleh penumpang, seperti uang tunai, telepon genggam, dan perhiasan. Tukang copet mempunyai kecenderungan untuk beraksi secara berkelompok yang terdiri dari tiga sampai lima orang, sedangkan tukang gendam maupun pelaku pembiusan lebih banyak beraksi sendirian. Kejahatan dengan motif pembiusan dan hipnotis adalah tindak kriminal yang memanfaatkan interaksi antarpenumpang, relasi sesaat yang dijadikan sebagai langkah awal untuk melakukan tindak kriminal.

Adanya pelaku kejahatan dalam angkutan umum menjadikan angkutan umum mempunyai dua sisi yang saling berlawanan. Angkutan umum di satu sisi menawarkan kemudahan dalam berpindah tempat, di sisi lain pelaku kejahatan tersebut menjadikan angkutan umum sebagai sebuah tempat yang sarat dengan tindak kejahatan. Artinya, angkutan umum dapat menjadi fasilitas publik yang baik untuk mobilitas namun di sisi lain, angkutan umum merupakan ancaman bagi para penggunanya yang kurang waspada.

Pihak lain yang bekerja memanfaatkan keberadaan angkutan umum adalah calo yang kerap kita jumpai di terminal. Calo adalah orang yang bertugas untuk mencari penumpang bagi mikrolet maupun bus kota di suatu pangkalan atau terminal. Calo bekerja sama dengan awak angkutan dalam mencari penumpang. Setelah penumpang yang

dicari dirasa cukup dan angkutan umum siap, calo mendapat upah dari awak angkutan umum (sopir).⁶³



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.94 "Kondektur juga manusia" Karya Benny Rachmadi

Kondektur bus kota, terutama yang bertugas sebagai penarik ongkos, adalah sebuah pekerjaan yang memerlukan ketelitian. Ia harus bisa membedakan mana penumpang yang telah ada di bus ketika berangkat dari terminal dengan penumpang yang baru naik di tengah jalan atau halte. Gambar 3.94 memperlihatkan sisi manusiawi dari seorang kondektur yang dalam menjalankan tugasnya kadang

⁶³ Tanggal 23 Maret 2007, saya sempat bersitegang dengan calo di terminal bus Lebak Bulus. Mereka memaksa seorang calon penumpang yang baru masuk pintu terminal untuk segera masuk bus yang belum tentu sama dengan jurusan yang dikehendaki penumpang. Tiga orang calo menarik paksa bahkan ada yang jahil memeriksa tas peneliti, namun saya dapat menghindari setelah mengeluarkan umpatan khas Surabaya (*Jancuk!*) akibat tidak tahan menjadi bulan-bulanan para calo terminal bus Lebak Bulus.

lupa menarik ongkos dari penumpang. Gambar suasana dalam bus yang ditumpangi oleh delapan orang penumpang—termasuk tukang tidur yang sering dimunculkan Benny dalam bus kota—tujuh orang lelaki dan satu perempuan. Kondektur lupa menarik ongkos dari penumpang yang berada di kursi paling depan, sementara ia menarik ongkos pada seorang bapak yang berada di bangku nomor dua dari kiri. Kontan bapak itu langsung memprotes tindakan dari kondektur karena ia menarik ongkos perjalanan untuk yang kedua kali, padahal bapak itu telah membayar ongkos perjalanan sebelumnya.

Baik buruknya pelayanan dalam menggunakan jasa bajaj tergantung pada awal kesepakatan dalam proses tawar-menawar harga. Gambar 3.95 memperlihatkan tawar-menawar menggunakan angkutan bajaj antara sopir dengan penumpang.

Panel 1

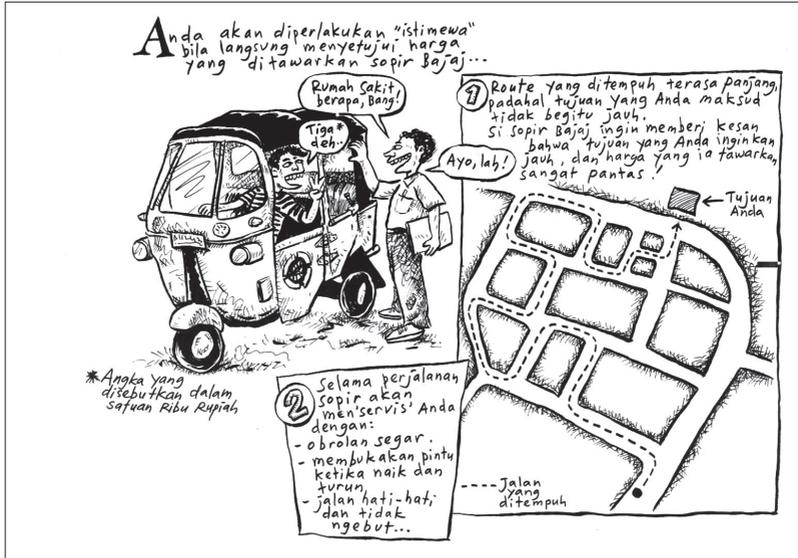
Seorang lelaki yang mengenakan kemeja lengan pendek, celana kain, dan sepatu dengan membawa map di tangan kirinya tampak sedang melakukan tawar-menawar dengan sopir bajaj. Lelaki itu hendak pergi menuju rumah sakit, sopir bajaj menawarkan harga tiga ribu, kemudian lelaki tersebut langsung menyetujui tawaran sopir bajaj.

Panel 2

Setelah transaksi terjadi kata sepakat, sopir akan segera menjalankan bajajnya dengan rute yang dilewati seakan-akan terasa panjang padahal sebenarnya hanya pendek. Benny memberikan penjelasan bahwa hal itu memang sengaja dilakukan oleh sopir bajaj agar penumpang merasa rute yang dilalui terasa jauh dan dengan demikian sebanding dengan harga yang dibayar.

Panel 3

Sebuah penjelasan fasilitas yang akan diterima seorang penumpang bajaj jika tidak terlalu tinggi dalam menawar atau bahkan tidak



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.95 "Semua Puas" Karya Benny Rachmadi

mengadakan tawar-menawar sama sekali dengan sopir. Fasilitas yang diberikan oleh sopir, antara lain

- 1) Obrolan segar;
- 2) Pelayanan membuka dan menutup pintu yang akan dilakukan oleh sopir;
- 3) Sopir akan mengendarai bajajnya dengan santai dan tidak ngebut.

Salah satu informan, Irmayanti, memberikan pandangan terhadap fenomena tersebut. Ia berpendapat, "... hubungan angkutan umum dan gaya hidup lebih pada masalah pilih-pilih ... ada juga masalah tawar-menawar jadi tidak mudah mengeluarkan duit ... menurutku ini tergantung kelas sosialnya juga sih ... *ono duwit yo lapo nawar kan de e* langsung mau, terus servis yang pas tapi *yen duwite pas-pasan yo tawar-menawar yo iku yo opo carane iso nyampe* tapi ongkose irit." (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.96 "Teror dalam Bajaj" Karya Benny Rachmadi

Namun, jika penumpang menawar ongkos dengan nilai yang cukup besar, siap-siap saja mendapatkan teror dari sang supir, seperti pada Gambar 3.96.

Panel 1

Transaksi antara sopir bajaj dengan calon penumpang. Sopir menawarkan harga empat ribu rupiah. Calon penumpangnya berusaha menawar dengan harga dua ribu lima ratus rupiah karena ia berpikir jarak yang ditempuh cukup dekat.

Panel 2

Pengambilan keputusan dari sopir bajaj setelah menerima tawaran dari penumpangnya. Sambil mencukur jenggot dengan dua keping uang logam, ia menerima tawaran dari calon penumpangnya.

Panel 3

Benny memberikan penjelasan tentang akibat yang harus diterima oleh calon penumpang yang menawar bajaj terlalu jauh dari kesepakatan awal dari sopir. Dampak yang ditimbulkan seperti yang terlihat pada Gambar 3.96 yang memperlihatkan sebuah bajaj melaju dengan kencang, melewati dua mobil, dan membuat pengguna jalan lainnya menjadi kesal. Sopir bajaj melakukan *shock therapy* terhadap penumpangnya melalui dua macam cara yakni dengan mengendarai bajaj secara brutal dan mengatakan pada penumpangnya bahwa rem bajaj sedang blong. Penumpang tampak berteriak histeris dengan ekspresi wajah sangat cemas, sebaliknya sopir bajaj tampak mengemudikan bajaj yang sedang dalam kecepatan penuh dengan santai.

Saya melakukan penawaran pada tukang bajaj yang mangkal di depan Stasiun Kota pada tanggal 18 Maret 2007. Saya mencoba menawar jasa bajaj dari Stasiun Kota menuju Pasar Senen. Sopir bajaj menetapkan tarif Rp15.000, saya mencoba menawar menjadi Rp10.000, namun sopir bajaj tidak bersedia dan hanya mau memangkas tarif sebesar Rp3.000 dari penawaran awal. Saya kemudian memutuskan untuk naik mikrolet ke Pasar Senen dan hanya membayar Rp3.000;

Pada Gambar 3.97, Benny memberikan dua macam cara yang dilakukan oleh calon penumpang dalam menawar harga menggunakan jasa bajaj, di antaranya

- 1) Menentukan tarif terlebih dahulu
- 2) Melakukan perbandingan harga dengan angkutan lain.

Panel 1

Sebuah bajaj tengah mangkal pada siang hari di kawasan Cikini. Seorang calon penumpang mendatangi sopir bajaj yang sedang mangkal. Calon penumpang tersebut hendak pergi ke daerah Sarinah dan menawarkan harga awal pada sopir sebesar seribu rupiah.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.97 "Terpaksa" Karya Benny Rachmadi

Panel 2

Sopir bajaj memberikan tanggapan pada penawaran calon penumpangnya dengan dingin sambil asyik mencukur jenggotnya dengan dua keping uang logam. Ia menyuruh calon penumpangnya untuk jalan kaki sampai Sarinah, bahkan ia akan memberi uang seribu rupiah pada calon penumpangnya. Sopir itu menawarkan jasa bajajnya dengan tarif dua ribu lima ratus.

Panel 3

Calon penumpang merasa harga yang ditawarkan oleh sopir terlalu tinggi, kemudian ia menerapkan strategi perbandingan harga dengan kendaraan lain. Calon penumpang itu membandingkan bajaj yang akan dinaikinya dengan taksi yang mempunyai fasilitas lebih, yakni

AC dan lebih tenang, seharga dua ribu lima ratus rupiah setara dengan penawaran sopir bajaj.

Panel 4

Calon penumpang memberikan penawaran harga selisih seribu rupiah pada sopir bajaj usai mengadakan perbandingan harga dengan taksi. Ia menawar jasa bajaj dari Cikini menuju Sarinah seharga seribu lima ratus rupiah. Beberapa saat kemudian sopir tersebut memutuskan untuk menerima penawaran harga seribu lima ratus rupiah dan mempersilakan calon penumpangnya untuk segera naik bajaj. Benny memberikan penjelasan seputar prediksi apa yang akan terjadi pada penumpang bajaj tersebut setelah melakukan penawaran terlalu rendah, yakni *shock therapy* dalam bentuk jalan ngebut dan teror rem blong.

Salah satu informan, yakni Irmayanti, memberikan pandangan tentang sikap sopir bajaj. Ia berpendapat, “... *yen bajaj iku jalane ngawur kan digambarno nang situ meskipun gak jelas, tapi kan ngerti kan koyo diweden-wedeni ini remnya blong loh, Mas ... terus di halaman berapa itu ada bus sing disalip ambek bajaj itu sampek si tokoh sing sering muncul itu sampek ngelihatin kayak gitu sampek aneh ... itu nunjukno nek bajaj itu ngawur ...*” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Lain halnya dengan taksi, penentuan tarifnya tidak didasarkan pada ketetapan baku sebagaimana yang sering kita jumpai di angkutan umum, seperti bis kota, mikrolet, bemo, dan lain-lain. Taksi memperlakukan beban tarif pada penumpang dengan argometer, sebuah alat yang digunakan untuk melihat biaya yang harus dibayar oleh penumpang selama dalam perjalanan yang terakumulasi dari jarak yang ditempuh oleh taksi (Gambar 3.98).

Taksi merupakan angkutan umum yang tidak dapat mengangkut penumpang lagi setelah ada penumpang yang menggunakannya, sebagaimana pada ojek motor maupun ojek ontel dan bajaj. Cara membedakan antara taksi yang telah terisi penumpang dengan taksi yang masih kosong adalah dengan memperhatikan boks lampu yang berada di atas mobil. Jika blok lampu taksi menyala, tanda taksi kosong. Namun jika tidak menyala, berarti sopir telah menjalankan argometer sebab taksi telah terisi oleh penumpang.⁶⁴



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.98 "Argometer" Karya Benny Rachmadi

⁶⁴ Indikator semacam itu efektif pada malam hari. Beberapa armada taksi, semisal O-Rentz menggunakan lampu yang berbeda dengan armada lain. Jika telah terisi penumpang, lampu bagian akan menyala dengan huruf "FULL" dan dapat terlihat jelas meskipun siang hari.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.99 “Opini Publik tentang Argometer” Karya Benny Rachmadi

Gambar 3.99 memperlihatkan opini publik, khususnya para penumpang taksi tentang pembayaran biaya taksi yang kerap tidak ada uang kembalian yang tepat jika mereka membayar dengan uang tidak pas. Benny menjelaskan opini publik tersebut dengan menggunakan gambar enam figur dari berbagai kelas dan latar belakang.

Figur 1

Seorang lelaki yang mengenakan kemeja lengan panjang dengan dasi yang menghiasi kemejanya. Laki-laki itu menggunakan kaca mata dan menghisap rokok dengan pipa. Ia berpendapat bahwa kita harus merelakan uang pengembalian dari biaya naik taksi karena nilai nominalnya yang terlampau kecil, kurang lebih seratus sampai dua ratus rupiah.

Figur 2

Seorang wanita karir berambut sebauh mengutarakan pendapat bahwa uang kembalian dari biaya taksi yang sesuai membuatnya rugi, namun ia hanya pasrah karena memang tidak punya uang yang pas.

Figur 3

Seorang ibu beserta anak kecil⁶⁵ yang mengutarakan pendapat bahwa kekurangan dari uang kembalian naik taksi seharusnya diminta pada sopirnya karena dapat dialokasikan untuk keperluan yang lain, seperti beli cabai dan uang jajan anaknya.

Figur 4

Seorang lelaki yang mengenakan kemeja dengan potongan rambut model. Ia berpendapat dengan ramah bahwa uang kembalian naik taksi yang kurang dialokasikan untuk beramal.

Figur 5

Lelaki berpakaian kemeja lengan panjang yang dilipat sambil sedang memegang kepalanya menyayangkan uang kembalian naik taksi yang kurang harus direlakan begitu saja. Ia berpandangan bahwa uang kembalian yang menjadi hak penumpang taksi jika dikumpulkan sampai banyak lama-lama bisa buat membeli satu unit mobil BMW.

Figur 6

Sopir bajaj sambil mencukur jenggotnya bersikap masa bodoh terhadap berbagai opini penumpang taksi tentang uang kembalian yang kurang sebab ia sendiri tidak pernah naik taksi, malah ia menyarankan kepada semua orang agar naik bajaj sebab lebih seru.

⁶⁵ Ibu ini dapat kita lihat pada gambar orang yang mengira seorang pengendara motor sebagai tukang ojek sehingga ia mencegat pengendara itu. Ibu ini sering muncul dalam seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* dan dapat dikategorikan sebagai tokoh tetap selain sopir bajaj dan tukang tidur yang dapat kita lihat pada pembahasan tentang bus kota.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.100 "Ongkos Ekstra" Karya Benny Rachmadi

Dalam situasi lain, tarif ojek umumnya akan mengalami penyesuaian harga setelah pukul sembilan malam (Gambar 3.95) .

Panel 1

Seorang lelaki mengenakan tas pinggang yang sedang menggunakan jasa tukang ojek memberhentikan motor yang sedang melaju sambil berkata, "Stop ... Stop, Bang!"

Panel 2

Tukang ojek berhenti dan menerima uang pembayaran. Beberapa saat kemudian, ia meminta tambahan pada si penumpang dengan bilang, "Tambah dong ...'kan malem". Mendengar hal itu, penumpang terkejut dan tampak bertanya-tanya.

Panel 3

Penumpang memberi tambahan pada tukang ojek berupa sekeping uang receh. Ekspresinya kelihatan jengkel sambil berkata, “Nih!”

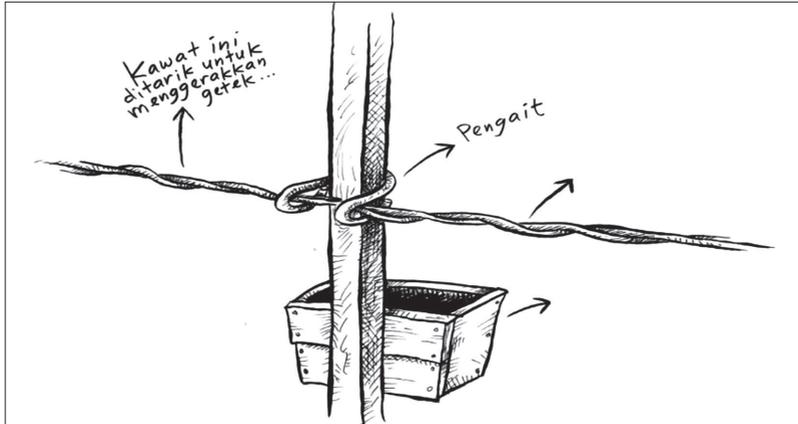
Panel 4

Setelah urusan dianggap selesai, tukang ojek pergi meninggalkan si penumpang yang tampak masih menggerutu dan dongkol terhadap perlakuan tukang ojek yang ia anggap meminta tambahan seenaknya.

Kajian leksia pada gambar tersebut saya fokuskan pada gambar bulan sabit dan awan yang merupakan kode simbolik (SYM) menerangkan *setting* waktu dalam cerita tersebut. Lelaki itu menggunakan jasa pada malam hari dan harus siap menerima konsekuensi terkait ongkos yang lebih mahal daripada siang hari. Perilaku yang dilakukan oleh tukang ojek tersebut termasuk dalam prinsip ekonomi untuk mencari keuntungan yang lebih banyak dengan memanfaatkan waktu (*time utility*).

Lalu, bagaimana dengan tarif untuk getek? Gambar 3.101 memperlihatkan pusat kendali getek agar dapat dengan mudah berpindah dari satu tepi ke tepi yang lain tanpa harus khawatir terbawa arus. Sebuah kawat baja menjadi tambatan dan poros untuk perpindahan getek dan pengait kawat tersebut dihubungkan dengan tiang utama getek. Tukang getek tinggal menarik kawat tersebut dengan tumpuan kaki yang kuat dan menyesuaikan arah badan dengan arah tujuan getek. Sistem pembayaran ongkos getek dilakukan secara sukarela dengan cara dimasukan ke dalam kotak kayu yang terletak di bawah kawat pengait dan penarik getek.

Uniknya, sistem pembayaran menggunakan kotak seperti pada getek juga diterapkan di bus tingkat RMB. Sistem pembayaran ongkos bus tingkat RMB tidak mengenal adanya kondektur. Seorang penumpang yang menggunakan jasa bus tingkat RMB cukup dengan mema-



Sumber: Rachmadi (1997)

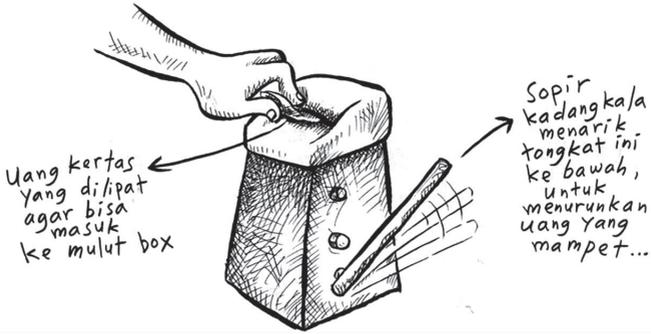
Gambar 3.101 “Pusat Kendali Getek” Karya Benny Rachmadi

sukkan uang ongkos perjalanan ke dalam boks uang yang terletak di samping sopir. Boks uang pada bus tingkat RMB berupa sebuah kotak dengan lubang kecil pada bagian atasnya sebagai tempat memasukkan uang. Bagian bawahnya terdapat sebuah tongkat yang berfungsi untuk menurunkan uang yang telah menumpuk (Gambar 3.102).

Uang untuk ongkos perjalanan yang akan dimasukkan ke dalam boks uang harus dilipat terlebih dahulu agar dapat dengan mudah masuk pada lubang yang tersedia. Sopir akan melanjutkan perjalanan jika ia telah yakin penumpang yang baru masuk lewat pintu depan telah memasukan uang ke dalam boks uang.

Ketiadaan kondektur dalam bus tingkat RMB menyebabkan tidak ada kontrol yang baik dalam pembayaran ongkos perjalanan oleh penumpang sebagaimana Gambar 3.103 yang memperlihatkan beberapa cara digunakan oleh penumpang yang tidak bertanggung jawab dalam memanipulasi ongkos perjalanan. Adapun cara yang biasa mereka lakukan, antara lain

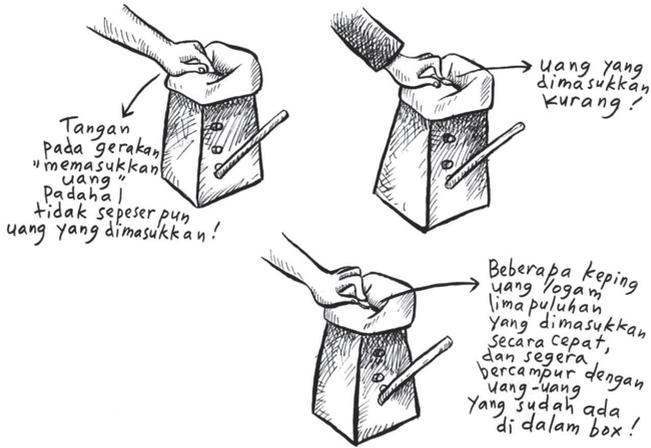
Dengan sistem RMB, di bis tingkat tidak ada kondektur. Penumpang yang baru masuk bis (lewat pintu depan) harus langsung membayar ongkos, dengan memasukkan uang ke dalam box uang...



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.102 "Boks Uang RMB" Karya Benny Rachmadi

Banyak juga penumpang yang "jahil" dalam urusan membayar ongkos...



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.103 "Penumpang Nakal" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

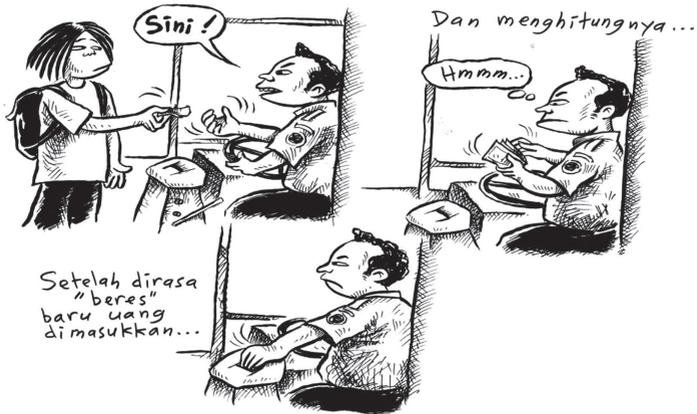
- 1) Pura-pura memasukkan ke dalam boks uang. Jika dilihat dari luar, tangan si penumpang seolah-olah telah memasukkan sesuatu ke dalam lubang boks uang, padahal tidak ada sama sekali uang yang dimasukkan.
- 2) Memasukkan uang, namun dengan jumlah yang kurang dari tarif yang telah ditetapkan.
- 3) Memasukkan beberapa keping uang logam lima puluhan dengan cepat sehingga uang receh tersebut akan bercampur dengan uang-uang yang ada dalam boks.

Salah seorang informan, yakni Irmayanti, memberikan komentar atas fenomena tersebut. Ia berpendapat, "... terus bus juga menunjukkan *kalo* orang Indonesia itu tidak disiplin, *ketoke itu ndek ini mbayar ... mbayar* (RMB) itu banyak *sing masukin* koin apa ... koin apa lah ..." (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Masalah disiplin bagi masyarakat Indonesia merupakan hal yang perlu dibenahi karena hampir di semua sektor kehidupan, masyarakat kurang memperhatikan hal tersebut, termasuk juga dalam hal transportasi. Oleh karena itu, sopir bus tingkat RMB menerapkan cara baru dalam menarik ongkos dari penumpang. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi manipulasi ongkos oleh penumpang yang tidak bertanggungjawab. Gambar 3.104 memperlihatkan cara yang ditempuh oleh sopir dalam menarik ongkos secara langsung kepada penumpang. Begitu penumpang masuk, sopir akan langsung meminta ongkos, kemudian dengan teliti ia menghitung. Setelah jumlahnya dirasa cukup, ia akan memasukkan uang tersebut ke dalam boks uang dan melanjutkan perjalanan.

Pembayaran langsung ongkos bus tingkat RMB mengharuskan para penumpang untuk selalu menyediakan uang pas agar sopir tidak terlalu susah payah dalam mencari kembalian. Gambar 3.105 memperlihatkan seorang penumpang bus tingkat RMB yang akan

Dari pada setoran kurang,
sopir kadangkala meminta langsung
ongkos dari penumpang...



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.104 "Jaga-jaga" Karya Benny Rachmadi



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.105 "Siapkan Uang Pas" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

membayar ongkos perjalanan, namun ia lupa membawa uang kecil sebab ia hanya membawa uang lima puluh ribuan. Kontan sopir yang merasa tidak mempunyai uang kembalinya, dengan nada jengkel ia mengatakan pada penumpang tersebut harus menunggu sampai sore jika ingin mendapat uang kembalian dari ongkos perjalanan.

Soal pengembalian uang kembalian ini juga menjadi salah satu indikator pelayanan. Jika dalam hal ini pihak konsumen merasa diabaikan, dapat dikatakan bahwa konsumen tersebut mendapat pelayanan yang buruk, seperti halnya nasib penumpang bus tingkat RMB.

Sopir bus tingkat RMB harus selalu menyiapkan uang kembalian untuk mengantisipasi penumpang yang tidak membawa uang pas. Sebagaimana pada Gambar 3.106, seorang sopir bus tingkat RMB mempunyai tugas ganda yakni sebagai sopir yang mengemudikan bus tingkat RMB sekaligus sebagai kondektur, terutama dalam menangani masalah pembayaran ongkos. Sopir tersebut sedang memegang kemudi, namun pada tangan kanannya ia memegang uang kertas



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.106 "Persediaan Uang Kecil" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

pecahan lima ratus dan seribu rupiah. Saku kemeja seragam sopir juga penuh dengan uang logam ratusan sebagai uang receh untuk kembalian penumpang yang membawa uang besar. Ketersediaan pecahan uang kecil bagi beberapa sopir dapat diperoleh dari tukar uang dengan pengamen. Pengamen dalam bus biasanya menawarkan pecahan uang receh kepada awak bus. Sebuah simbiosis mutualisme ala jalanan.

Berbeda dengan bus tingkat RMB yang tanpa kondektur, setiap bus kota dalam menarik penumpang diawaki oleh tiga orang, yakni supir yang dibantu oleh dua orang kondektur. Pembagian tugas ini terdiri dari peran sopir yang hanya mengemudikan laju bus, sedangkan kondektur pertama bertugas menagih ongkos dari penumpang, sementara kondektur kedua berjaga di pintu untuk mencari penumpang, seperti yang terlihat pada Gambar 3.102. Sambil mengacungkan jari



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.107 "Pembagian Tugas Awak Bus Kota" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

telunjuknya, ia meneriakan tujuan dari bus yang diawakinya, yakni Pulo Gadung.

Benny menjelaskan, sebagaimana dalam Gambar 3.107, bahwa dalam meminta ongkos dari penumpang, kondektur pertama hanya menggerakkan tangan yang penuh dengan uang receh⁶⁶ tanpa harus berbicara. Biasanya kondektur tersebut akan selalu keliling dalam bus untuk menarik ongkos dari penumpang yang baru naik di tengah jalan sehingga sepadat apa pun kondisi dalam bus, ia dapat leluasa dan berkuasa untuk berkeliling dalam bus. Fungsi lain dari kondektur ini adalah sebagai pengatur penumpang, khususnya yang berdiri, agar dapat memberi ruang kosong bagi penumpang yang akan naik selanjutnya.

Benny memberikan penjelasan tambahan bahwa kadang kala dalam satu bus kota hanya diawaki oleh dua orang, satu sopir dan satu kondektur yang mempunyai fungsi ganda sebagai penarik ongkos dan penarik penumpang.

Mahasiswa dan pelajar adalah dua golongan yang mendapat keringanan ongkos ketika naik bis kota. Mereka mempunyai tarif khusus yang lebih murah daripada penumpang dari golongan lain.⁶⁷ Gambar 3.108 memperlihatkan suasana dalam bus kota yang ditumpangi oleh enam belas penumpang, termasuk Benny, yang duduk bersebelahan dengan wanita di bangku kedua dari kanan. Terjadi perdebatan antara kondektur dengan seorang penumpang yang mengaku sebagai mahasiswa dengan membayar ongkos hanya dengan seratus rupiah.

⁶⁶ Kondisi ini berubah pasca krisis moneter yang berdampak pada kenaikan BBM yang selanjutnya berimbas pada kenaikan ongkos menggunakan jasa bus kota sehingga kondektur jarang membawa uang receh. Cara meminta uang untuk ongkos pada penumpang adalah dengan mencolek atau langsung menghampiri penumpang.

⁶⁷ Selain mahasiswa atau pelajar, pada masa Orde Baru, golongan masyarakat yang mendapat potongan tarif adalah anggota TNI dan Polri. Mereka malah kerap digratiskan ketika naik bus kota.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.108 "Potongan Ongkos bagi Mahasiswa" Karya Benny Rachmadi



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.109 "Potongan Ongkos bagi Mahasiswa 2" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Kondektur menyuruh menambah kekurangan ongkos, namun lelaki itu dengan percaya diri bilang kalau ia mahasiswa. Penumpang yang berada di sebelah lelaki itu meragukan pengakuan penumpang yang berada di sebelahnya.

Gambar 3.109 merupakan kelanjutan dari perdebatan antara kondektur dengan penumpang yang mengaku sebagai mahasiswa. Benny memberikan keterangan bahwa kondektur sering tidak percaya jika ada penumpang yang mengaku sebagai mahasiswa. Kondektur sedang berdebat dengan seorang lelaki yang pada gambar sebelumnya mengaku sebagai mahasiswa dan ia meminta bukti berupa KTM, tetapi lelaki itu mengatakan bahwa kartu mahasiswanya ketinggalan. Benny juga menggambarkan seorang kakek dengan tongkat di tangan kanan dan buku di tangan kiri yang mengaku sebagai mahasiswa kepada seorang kondektur. Kontan kondektur itu langsung tertawa karena tidak percaya dan menganggap kakek itu lucu.⁶⁸

b. Ancaman Kejahatan Jalanan

Gambar 3.110 mendeskripsikan aksi copet dalam menjalankan tugasnya di atas bus kota. Mereka beraksi dalam kelompok yang terdiri dari tiga sampai empat orang bahkan lebih. Copet mempunyai pembagian tugas yang terdiri dari pencopet utama dan pembantu. Pencopet utama adalah orang yang bertugas mengambil barang yang telah menjadi sasaran mereka, sedangkan para-pembantu bertugas untuk menutup aksi dari pencopet utama. Setelah barang sasaran didapat, para pembantu akan melakukan “distribusi” sampai bisa keluar dari bus. Sebagaimana Gambar 3.110, dua orang, yakni lelaki berkacamata hitam yang mengenakan kaos oblong warna hitam dan seorang lelaki berkemeja lengan panjang yang dilipat bagian sikunya,

⁶⁸ Saya mendapat diskon ketika naik metromini dari depan kampus UI menuju terminal Depok pada tanggal 24 Maret 2007 karena hanya membayar Rp1000, namun begitu kembali dari Depok ke UI, saya membayar tarif nonmahasiswa yakni sebesar Rp 3000.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.110 "Cara Kerja Copet" Karya Benny Rachmadi

berusaha menutupi pekerjaan pencopet utama dengan sasaran seorang lelaki yang berada di antara mereka yang sedang berdiri di dalam bus kota sambil memegang pipa besi bus kota dengan kedua tangannya. Pencopet utama menggunakan alat bantu dalam menjalankan aksinya. Mereka kerap menutupi tangan yang sedang menjarah dompet dari saku belakang celana korban dengan menggunakan koran atau tas jinjing yang besar. Begitu aksinya berhasil, ia akan "melempar" dompet itu pada temannya dengan cepat sampai ada yang bertugas turun di tengah jalan untuk membawa kabur barang jarahnya.

Pada panel kedua dari Gambar 3.110, seorang copet yang sedang beraksi dengan menggunakan koran sebagai penutup mengandung kode hermeneutik (HER). Gambar tersebut memperlihatkan sesuatu yang dapat membuat orang melakukan banyak penafsiran, apakah

Buku ini tidak diperjualbelikan.

copet tersebut menggunakan alat bantu lain, misalnya pisau atau gunting untuk merobek saku celana mangsanya.

Berbicara tentang copet, saya mempunyai pengalaman pada tahun 2004 dalam rubrik “Kompasiana” di akun pribadi saya:

“Membawa uang kontan SPP di dalam saku celana panjang berbahan jeans cukup mengandung risiko tangan jahil di keramaian. Ingat pesan orang tua, hati-hati ketika turun bus di Terminal Osowilangun Surabaya, selalu waspada dengan barang bawaan. Itulah guna mengelabui copet terminal, biasanya saya menggunakan pakaian seadanya yang terkesan nggembel.

Pernah saat naik bus, kondektur mengira saya adalah pengamen. Tidak apalah terlihat seperti itu, yang penting menjadi pengamen yang dalam dompetnya ada sebuah Kartu Tanda Mahasiswa (KTM) yang untuk mendapatkannya perlu perjuangan berat. Dua kali ikut tes masuk perguruan tinggi negeri.

Saat ini namanya SPMB pengganti UMPTN dan tahun kedua baru bisa lolos. Dari terminal untuk sampai kampus perlu naik angkot. Dalam angkot, masih ada komplotan copet maupun penipu yang beroperasi. Mereka tidak sendiri, menjadi tukang sandiwara dengan berbagai adegan yang tidak biasa.

Ada yang pura-pura kaki kram ketika perhatian teralihkan, sebelah korban sudah ada yang mengambil barang berharganya. Ada juga sandiwara membawa sebuah bungkus kertas coklat yang berisi burung. Konon burung itu menang berbagai kontes dan karena butuh uang dijual murah. Korban yang tertarik semakin tersugesti karena ada anggota komplotannya yang bisa bersiul dengan sangat merdu menyerupai burung yang dimaksud. Setelah itu deal dan mereka meninggalkan angkot. Beberapa kali saya melihat dengan mata kepala sendiri kejadian itu dalam angkot dengan tidak lupa menjaga kewaspadaan. Siaga satu memegang dompet

atau segepok uang SPP yang berada dalam saku celana pendek yang dilapisi celana jeans (Kompasiana, 2019)

Benny memberikan tips untuk menghindari bahaya copet dalam angkutan umum, terutama bus kota, di antaranya

- 1) Menggunakan rantai pada dompet yang ditaruh di saku celana bagian belakang.
- 2) Menyimpan dompet di saku depan celana, sehingga kita dapat dengan mudah untuk selalu mengontrol setiap saat.
- 3) Menyimpan dompet di dalam tas, cara ini kadang masih gagal karena kerap terjadi aksi pencopetan pada dompet yang diletakkan di dalam tas dengan cara merobek tas tersebut dengan benda tajam.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.111 "Mewaspada Copet" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

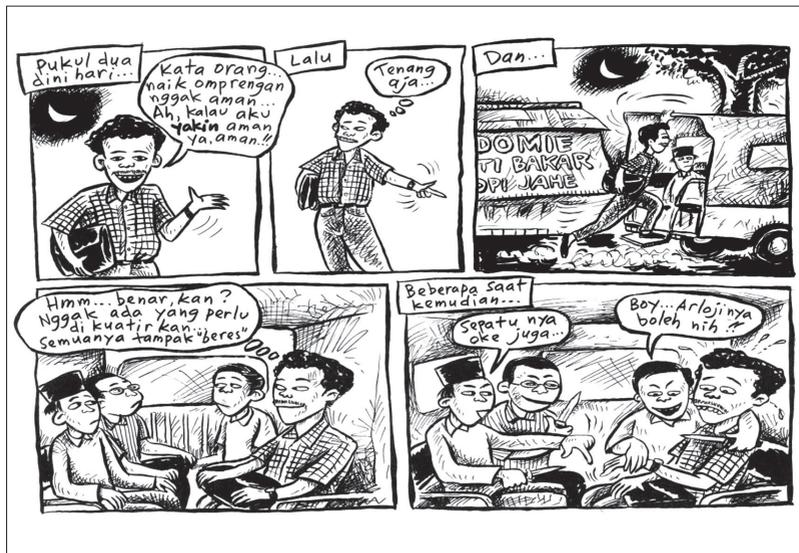
Gambar 3.112 menceritakan seorang penumpang omprengan yang terlalu optimis akan keamanan omprengan. Cerita ini terbagi dalam lima panel.

Panel 1

Seorang lelaki dengan kemeja lengan pendek bermotif kotak-kotak dan menenteng sebuah tas sedang berjalan di tengah malam. Ia berpendapat jika kita naik omprengan dengan penuh keyakinan akan jaminan keamanan, sesuatu yang tidak dikehendaki tidak akan terjadi.

Panel 2

Beberapa saat kemudian, lelaki itu dengan tenang mengacungkan jari telunjuknya sebagai tanda menghentikan omprengan yang akan lewat di depan tempat ia berdiri. Sikap ini merupakan kode simbolik (SYM) terkait tindakan menghentikan laju sekaligus penawaran diri untuk menggunakan jasa omprengan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.112 "Komplotan" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Panel 3

Setelah omprengan berhenti di depan jalan yang terdapat pedagang kaki lima berjualan Indomie, Roti Bakar, dan Kopi Jahe, lelaki itu kemudian masuk ke dalam omprengan. Gambar bulan sabit dan awan merupakan kode simbolik (SYM) yang menerangkan *setting* waktu, yakni malam hari, sebagai waktu tetap sebuah omprengan beroperasi.

Panel 4

Lelaki tersebut di dalam omprengan bersama dengan tiga orang lelaki. Mereka berpenampilan rapi dan menurut lelaki tersebut semuanya kelihatan beres sehingga ia tidak mempunyai rasa curiga sama sekali pada ketiga lelaki yang duduk bersamanya dalam omprengan. Ada seorang bapak yang memakai peci, ada juga yang berkacamata dengan kaos berkerah lengan pendek, dan seorang lelaki lagi yang juga memakai kaos berkerah lengan pendek.

Panel 5

Beberapa saat kemudian di tengah perjalanan, lelaki tersebut mulai mendapat perlakuan yang di luar perkiraannya di dalam omprengan. Lelaki berkacamata yang duduk di bangku sebelah ujung kiri mengeluarkan sebilah pisau, sementara teman-temannya mulai mengincar barang berharga penumpang baru, di antaranya sepatu dan jam tangan.

Bicara soal taksi, fasilitas yang ditawarkan salah satunya adalah masalah keamanan terhadap penumpang. Namun hal ini belum tentu menjamin keamanan bagi awak taksi, sebab sering terjadi kasus perampokan terhadap sopir taksi. Tiga panel pada Gambar 3.113 menceritakan tentang perampokan yang terjadi di dalam taksi.

Panel 1

Sebuah taksi mendapat tiga orang penumpang pada dini hari. Mereka berjenis kelamin laki-laki. Lelaki pertama yang duduk di sebelah sopir bertampang sangar dan mengenakan jaket kulit meminta diantar ke daerah Cakung. Dua orang penumpang yang lain duduk di jok belakang dan salah satunya mengenakan kaca mata hitam.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.113 “Rencana Jahat 2” Karya Benny Rachmadi

Panel 2

Ketika taksi mulai melaju, beberapa saat kemudian seorang penumpang meminta sopir taksi untuk berhenti dan tidak memperbolehkan sopir itu berteriak. Sementara sopir yang merasa terpojok hanya bisa bertanya-tanya, namun tak lama kemudian dia diminta untuk diam.

Panel 3

Sesudah dihentikan secara paksa, sopir dibuang di luar taksinya dengan kondisi tangan dan kaki diikat, sementara mulutnya dibungkam dengan kain. Ketiga penumpang yang telah mengambil paksa taksi hanya tersenyum puas meninggalkan sopir yang tergeletak tak berdaya di rerumputan.

Kejahatan di atas taksi, selain dapat mengancam keselamatan sopir dan mobilnya, pihak penumpang juga tidak luput dari perampokan, misalnya kejahatan kapak merah atau bisa juga perampokan yang dilakukan oleh sopir taksi bekerjasama dengan oknum tertentu. Sebagaimana yang telah dikemukakan oleh salah satu informan, yakni Leak Koestiya, ia menyatakan

“... karena kemarin ada kasus itu taksi, ada wartawan yang dirampok itu, telah menjadi berita yang sangat besar, itu misalnya. Seolah-olah bannya bermasalah, kemudian sopir taksi turun, kemudian begitu turun ada penumpang lain yang masuk yang dibiarkan oleh sopir taksi kemudian ditodong, ini kan kerjasama yang ... artinya sopir juga berperilaku sebagai perampok di sini. Ini kenyataan hal-hal seperti ini di Jakarta” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Taksi sebagai angkutan umum yang paling privat pun tidak luput dari tindak kejahatan di tengah kehidupan kota Jakarta yang keras. Kejahatan dalam taksi, baik terhadap sopir maupun yang dilakukan sopir terhadap penumpang, merupakan salah satu bagian dari makna angkutan umum sebagai mata pencaharian, sebagai jalan pintas untuk mendapat keuntungan yang lebih meskipun harus merugikan pihak lain dan melanggar hukum yang berlaku.

Sifat sopir taksi mempunyai beberapa variasi dari sopir yang baik sampai yang bertindak curang demi melipatgandakan keuntungan. Benny memberikan penjelasan, terutama pada sopir taksi yang memanipulasi argometer, ke dalam gambar tiga panel (Gambar 3.114).

Panel 1

Sebuah taksi berhenti di samping dua orang lelaki yang berniat menggunakan jasa taksi tersebut. Sopir taksi mengacungkan telunjuk kepada dua orang lelaki yang sedang membahas tentang ongkos yang harus dikeluarkan jika menggunakan jasa taksi. Laki-laki yang pertama mengatakan bahwa biaya yang biasanya dikeluarkan jika naik taksi



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.114 "Argometer Kuda" Karya Benny Rachmadi

hanya sebesar empat ribu rupiah jika telah sampai di tempat tujuan. Lelaki kedua langsung menyetujui ajakan dari lelaki pertama.

Panel 2

Dalam panel ini memperlihatkan gambar sekuen angka-angka dalam kotak argometer di dalam taksi yang dinaiki kedua lelaki tersebut. Angka awal yang muncul adalah 1500 seiring dengan bertambahnya jarak tempuh, angka pada argometer juga terus bertambah hingga mencapai 9785.

Panel 3

Sopir taksi tampak tersenyum puas, sementara kedua penumpangnya heran melihat argometer yang tidak berjalan seperti biasanya sehingga ongkos yang harus dikeluarkan lebih dari ongkos awal yang telah mereka prediksi.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Saya melakukan kajian dari simbol gambar kepala kuda pada Gambar 3.114 yang merupakan kode simbolik (SYM) merepresentasikan kecepatan argometer taksi. Salah satu informan, Anggraini Sulistyowati, memberikan pandangan perihal simbol gambar kuda tersebut, “... terus kalau kuda tadi identik dengan kecepatan juga ini lebih pada kecepatan argonya ... Cuma kalau orang itu tidak merepresentasikan kuda itu sebagai simbol kecepatan, tetapi simbol kekuatan, ya dia akan bingung juga, apa itu hubungannya antara kekuatan dengan argo ...” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007). Argometer yang bergerak cepat seperti kuda merupakan salah satu bentuk kecurangan yang dilakukan oleh sopir taksi untuk mendapatkan keuntungan yang lebih, namun harus dengan merugikan pihak lain. Hal ini termasuk salah satu bentuk kejahatan yang dilakukan oleh sopir angkutan umum terhadap penumpangnya. Hubungan yang terjadi tidak didasari oleh profesionalisme untuk melayani konsumen dengan baik, namun atas dasar motif mencari keuntungan lebih.

4. Angkutan Umum dan Aktualisasi Diri

Aktualisasi diri adalah kebutuhan manusia bersifat instingtual yang memperlihatkan sebagian besar kemampuan dan selalu berusaha untuk menjadi yang terbaik. Aktualisasi diri mempunyai hubungan dengan gaya hidup yang menjadi titik pertemuan antara kebutuhan ekspresi diri dan harapan kelompok terhadap seseorang dalam bertindak yang tertuang dalam norma-norma kepantasan (Susanto, 2001).

Terkait dengan gaya hidup, angkutan umum merupakan sarana publik yang memberikan kesempatan kepada siapa saja, khususnya kepada para pemakai jasa tersebut, untuk bebas menentukan pilihan dan orientasi. Pilihan dalam memilih mode angkutan umum yang dianggap sesuai adalah hak bagi seorang penumpang, termasuk juga orientasi yang meliputi motivasi dalam memilih mode angkutan umum tersebut. Selanjutnya orientasi yang mendasari pemilihan mode angkutan umum adalah karena faktor gengsi.

Saya membuat kajian makna angkutan umum sebagai sarana dalam aktualisasi diri ke dalam beberapa kajian, yakni masalah gengsi, kreativitas yang dilakukan oleh awak angkutan umum, dan iklan berjalan sebagai alternatif promosi untuk sebuah produk.

a. Gengsi adalah Koentji

Rejekimu ora bakal cukup

Dinggo nragati gayamu

Opo wareg mangan gengsi

Gengsi dikecapi tep ora enak dililati

Sara akeh uwong asline nelongso

Aduh biyung aku nyawang melu bingung

(Kecap No. 1, Jogja Hip Hop Foundation)

Pengguna angkutan umum tidak hanya sekadar butuh untuk dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat dan tepat waktu. Namun, mereka mempunyai motivasi yang didasari oleh kebutuhan untuk aktualisasi diri, salah satunya untuk gengsi. *Ada rupa ada harga* menjadi pandangan yang merepresentasikan bagaimana kekuatan dari uang kita untuk membiayai kita bergaya.

Pada Gambar 3.115, dua orang lelaki yang baru saja membeli sebuah pesawat televisi berwarna berdiri di pinggir jalan. Mereka memanfaatkan jasa dua orang, satu orang sebagai pengangkut satu unit televisi baru dan yang satunya hanya sebagai penunjuk jalan dan membantu mencarikan angkutan. Lalu, sebuah taksi berhenti. Taksi dengan nopol B 8432 MT mempunyai kondisi fisik yang tidak sebagus taksi pada umumnya. Bodi taksi itu nampak *penyok-penyok* di berbagai sudut. Lelaki yang bertugas memanggul satu unit televisi beberapa saat kemudian memperkatakan perihal mobil yang tengah berhenti di depan mereka itu termasuk taksi atau bukan. Lelaki yang bertugas untuk mencarikan angkutan kepada calon penumpang tersebut kemudian bilang kalau mobil yang berada di depan mereka

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.115 "Gengsi Dong" Karya Benny Rachmadi

itu memang taksi, sementara dua orang calon penumpangnya bersikap seolah-olah tidak mau tahu.

Dua orang lelaki calon penumpang tersebut hanya bersiul sambil memalingkan muka seolah-olah tidak melihat taksi yang tengah berhenti di depannya. Pakaian dua orang calon penumpang taksi secara visual mengandung makna bahwa mereka berasal dari masyarakat kelas menengah ke atas. Gerakan membuang muka dan bersiul (*anil-anil*) merupakan kode proairetik (ACT) merepresentasikan ketidaksenangan pada sesuatu dan sikap masa bodoh. Kedua orang itu tidak minat dengan taksi yang "berantakan" sebagaimana gambar tersebut karena tidak sesuai dengan kelas sosial mereka.

Sikap dua orang yang hendak menggunakan jasa taksi, namun setelah melihat keadaan taksi, mereka membatalkan niat bahkan pura-pura tidak melihat, dapat disebut sebagai aktualisasi diri. Aktualisasi diri merupakan salah satu kebutuhan hidup manusia yang berada paling atas dalam hierarki kebutuhan manusia. Kebutuhan ini didasari

karena telah terpenuhinya semua kebutuhan manusia (Susanto, 2001). Sebagaimana gambar dua orang calon penumpang taksi pada Gambar 3.115, mengingat sebagian kebutuhan primer dan sekunder mereka terpenuhi, kemudian mereka berusaha untuk memenuhi kebutuhan sampingan lain agar menjadi orang yang terpancang. Kebutuhan sampingan tersebut tidak selalu berupa barang-barang konsumsi yang bersifat fisik belaka, namun dapat berupa kebutuhan psikologis untuk selalu mendapat penghargaan dari orang lain yang dimanifestasikan dengan gengsi.

Identitas seseorang tidak hanya menyangkut nama yang disandang namun dalam tataran yang lebih luas, dapat menempatkan seseorang dalam tingkat sosial tertentu dalam kehidupan bermasyarakat. Identitas berhubungan dengan wujud simbolis sebagai sebuah legitimasi bagi seseorang yang dapat dirasakan oleh orang lain (Berger, 2010). Identitas merupakan label yang menentukan bagaimana orang lain mengenal kita, bukan hanya dari nama panggilan sehari-hari, namun menyangkut pemakaian atribut fisik, tingkah laku, sampai karakter. Identitas merupakan pencitraan diri kita terhadap orang lain.

Seorang penumpang ojek sepeda ontel, seorang lelaki yang mengenakan pakaian khas orang pekerja kantoran (hem, dasi, kacamata hitam, celana *baggy*, dan sepatu kulit), sambil menelepon dia memegang erat-erat perut tukang ojek tersebut agar tidak terjatuh dari sepeda. Tukang ojek nampak serius mengendarai sepeda ontelnya, keringat bercucuran dari kening sampai menetes dari sela-sela topi. Ekspresi dari tukang ojek nampak agak dongkol karena ulah penumpangnya yang dalam pembicaraan di telepon genggamnya mengatakan kalau ia masih berada di taksi, padahal sebenarnya hanya naik ojek sepeda ontel. Salah satu informan, yakni Lintang Lazuardi (wawancara 18 Januari 2007), memberikan pandangan terhadap masalah gengsi masyarakat dalam memilih angkutan umum. Ia berpendapat,



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.116 "Jaim alias Jaga Image 1" Karya Benny Rachmadi

"lek ono wong gak duwe pura-pura sugih iku numpak taksi, wong sugih tapi pingin ngirit yo numpak opo ojek yo numpak opo. Sing numpak sepeda onthel de e ngomong e sebentar-sebentar saya masih di taksi padahal de e numpak sepeda onthel ojek sepeda."

("Kalau ada orang tidak punya pura-pura kaya itu naik taksi, orang kaya tapi ingin irit ya naik ojek atau naik apa. Yang naik sepeda angin dia bilang sebentar-sebentar saya masih di taksi padahal dia naik ojek sepeda angin").

Gambar 3.116 menggambarkan rasa gengsi dari seorang lelaki pekerja kantoran yang mengaku naik taksi, padahal pada kenyataannya dia hanya naik ojek sepeda. Pria dengan dandanan layaknya orang kantoran dengan memakai dasi, kemeja lengan panjang, celana *baggy*, sepatu kulit, dan membawa tas kerja bagi sebagian masyarakat identik sebagai penumpang angkutan umum yang mahal seperti taksi atau

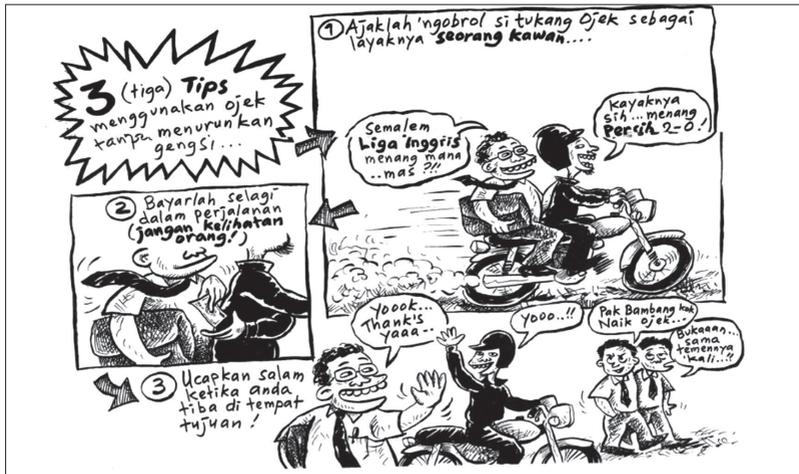
patas AC. Penampilan luar dari orang tersebut merupakan tanda yang dapat dihubungkan dengan identitas menyangkut masalah pekerjaan.

Bentuk oval dengan ujung lancip yang keluar dari kepala tukang ojek sepeda adalah ikon yang menjadi konvensi dari visualisasi tetes-tetes keringat sekaligus melambangkan suatu kondisi yang lelah. Gambar tiga buah garis tidak beraturan yang berada di luar antena telepon genggam adalah metafora visual yang mengacu pada sinyal sehingga pembaca dapat melihat bahwa telepon genggam tersebut sedang dalam posisi aktif.

Benny memberikan tiga tips menggunakan jasa ojek tanpa menu-runkan gengsi melalui gambar tiga panel berurutan yang dipandu dengan tanda panah (Gambar 3.117).

Panel 1

Panel pertama berisi himbauan untuk mengajak bicara tukang ojek dengan akrab. Pada gambar terjadi pembicaraan antara penumpang (karyawan kantoran yang mengenakan dasi dan menjinjing tas) dengan tukang ojek seputar sepak bola. Pembicaraan mereka tidak



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.117 "Jaim alias Jaga Image 2" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

nyambung sebab penumpang menanyakan seputar hasil pertandingan di liga Inggris, sedangkan tukang ojek menjawab dengan hasil pertandingan di liga Indonesia.

Panel 2

Di panel kedua digambarkan anjuran untuk membayar jasa ojek selama dalam perjalanan dengan catatan tidak boleh dilihat orang. Tampak pada gambar, penumpang menyerahkan selembar uang yang diterima dengan tangan kiri oleh tukang ojek karena tangan kanan digunakan untuk menyetir.

Panel 3

Setelah semuanya lancar, agar terlihat semakin akrab, perlu untuk mengucapkan salam ketika sampai di tempat tujuan. Penumpang tersebut melambaikan tangan seolah-olah baru numpang dengan temannya sendiri sambil melambaikan tangan.

Gambar 3.117 merepresentasikan perilaku untuk tetap menjaga gengsi pada penumpang angkutan umum. Berbagai cara dilakukan untuk menjaga gengsi selama menggunakan angkutan umum, selain dengan sikap pilih-pilih mode angkutan umum juga membuat strategi menganggap tukang ojek sebagai kawan sendiri.

Benny Rachmadi memberikan bentuk lain sebagai strategi dalam menggunakan angkutan umum namun tetap dapat menjaga gengsi. Beliau berpendapat,

"... naik ojek misalkan dari sini ke Jalan Sudirman, naik ojek sampai dekat-deket gedungnya gitu terus dia naik taksi kan bisa jadi kan, jadi sambil ngirit sambil sambil gengsi juga. Atau dia pertama naik bus dari sini sampai Blok M terus dia nyambung lagi naik taksi biar kelihatan naik taksi, jadi tergantung kepada kebutuhannya" (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Angkutan umum tidak hanya sekadar alat bantu dalam bidang transportasi namun dapat dijadikan sebagai indikator untuk pen-

citraan diri seseorang agar dipandang orang lain lebih unggul dan menjadi selalu yang terbaik.

b. Kreatifitas Jalanan

Bus kota mempunyai trayek yang melintasi rute-rute tertentu yang oleh kondektur, demi efisiensi, mereka cukup meyebutkan tempat tujuan dengan bahasa-bahasa yang singkat. Gambar 3.118 memperlihatkan lima orang kondektur dengan tujuan yang berlainan. Setiap daerah tujuan mempunyai sebutan yang singkat namun banyak orang mengerti akan hal itu, misalnya menyebut Blok M dengan Blo-em, Pasar Baru dengan singkatan Baru, Cililitan dengan Litan, Grogol dengan Go...rogol, dan kawasan Harmoni cukup dengan singkatan Moni.⁶⁹



Sumber: Rachmadi (1997)

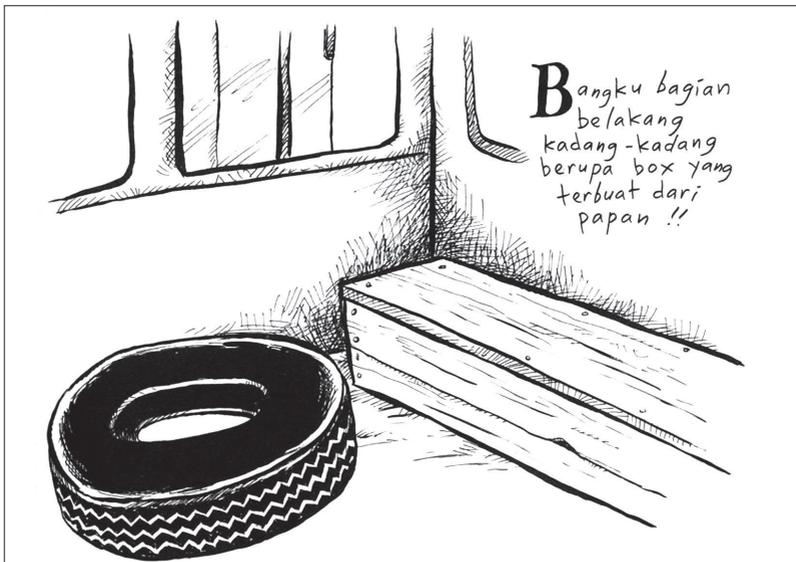
Gambar 3.118 "Singkatan Kata-kata" Karya Benny Rachmadi

⁶⁹ Fenomena seperti ini juga terjadi di Surabaya, misalkan untuk terminal Joyoboyo disingkat dengan Boyo, terminal Bungurasih dengan Bungur, dan terminal Tambak Osowilangun dengan Langun.

Sopir metromini mempunyai cara untuk menyasati keterbatasan bangku penumpang dalam ruang metromini. Bangku belakang pada metromini dibuat dari boks yang terbuat dari papan, sebagaimana pada Gambar 3.119 boks yang tersebut terletak pada bagian belakang dekat dengan ban luar yang dapat saya interpretasikan sebagai ban cadangan atau berfungsi juga sebagai tempat duduk alternatif bagi penumpang.

Kreatifitas awak metromini yang memanfaatkan ban luar sebagaimana Gambar 3.119 merupakan strategi adaptasi awak metromini dalam menghadapi persaingan antarangkutan umum yang semakin ketat. Adanya ban luar yang menjadi tempat duduk alternatif tersebut merupakan cara menambah keuntungan jika jumlah penumpang yang berada dalam metromini penuh.

Sopir mikrolet mempunyai strategi tertentu untuk menambah keuntungan yakni dengan menambah kapasitas penumpang, caranya

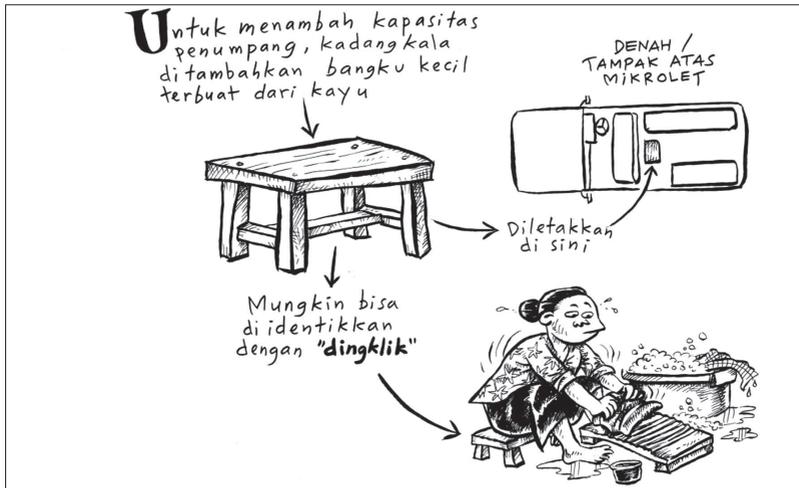


Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.119 "Bangku Belakang Metromini" Karya Benny Rachmadi

dengan menambah bangku kecil yang terbuat dari kayu (Gambar 3.120). Bangku kecil ini dikenal dengan sebutan *dingklik*, yakni tempat duduk yang dipakai oleh ibu-ibu ketika mencuci pakaian maupun ketika memasak oleh ibu-ibu di pedesaan. Lingkaran kecil yang bergerombol di dalam bak cuci adalah metafora visual yang mewakili busa yang dihasilkan dari percampuran antara bubuk deterjen (sabun colek) dengan air.

Benny memberikan penjelasan tempat di mana sopir mikrolet akan meletakkan bangku kayu kecilnya yakni di depan pintu. Penumpang yang kebagian bangku kecil ini akan menghadap ke pintu dan harus siap keluar masuk jika ada penumpang lain yang mau turun.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.120 "Bangku Multi Guna" Karya Benny Rachmadi

c. Angkutan dan Iklan Berjalan

Salah satu cara untuk mengenalkan produk atau jasa tertentu kepada masyarakat umum adalah dengan beriklan. Sebuah jalan untuk membangun kedekatan dengan khalayak agar produk bisa mudah dikenal sampai menjadi sebuah *branding* yang tanpa tanding. Ada



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 3.121 "Iklan Berjalan" di atas Bodi Bus Kota P17 di Jalan Gunung Sahari

ragam media beriklan, dari spanduk, selebaran, pamflet, baliho dengan papan iklan yang harga sewanya berjuta-juta, hingga memanfaatkan media elektronik seperti radio dan televisi. Sampai era digital dengan perkembangan dan penggunaan media sosial seperti saat ini, iklan tetap menjadi cara termudah untuk mendukung pemasaran. Termasuk beriklan di angkutan umum, dari kaca belakang angkot sampai *nempel* penuh seluruh badan bus.

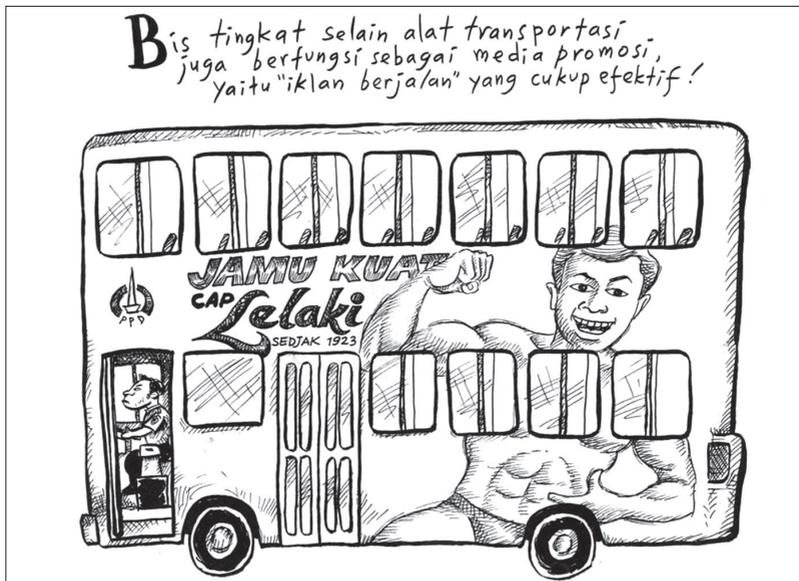
"Jo, kemarin aku lihat Agnes Monica di Jalan Diponegoro Surabaya," kata saya pada Jo. Kawan kampus beda jurusan yang sangat mengidolakan penyanyi kondang Agnes Mo. "Loh iya tah?" tungkas Jo sangat antusias dengan sedikit kekecewaan karena tidak bisa melihat langsung idolanya. "Tenang tiap hari lewat kok karena Agnes nempel di badan bus kota dengan membawa sebungkus Tolak Angin," kata saya (Roikan, 2007).

Para biro iklan lebih memilih menempel di badan bus kota menurut asumsi saya lebih pada pertimbangan pangsa pasar. Jika ditempel

Buku ini tidak diperjualbelikan.

di bus antarprovinsi jarang orang melihat dengan kecepatan yang lebih tinggi. Bus kota melewati kota padat dengan perjalanan yang relatif lambat. Otomatis kesempatan orang untuk melihat iklan lebih banyak dan penjualan dianggap lebih menjanjikan.

Fungsi lain dari bus tingkat RMB selain sebagai alat transportasi adalah sebagai media untuk mempromosikan suatu produk. Sebagaimana pada Gambar 3.122, sebuah RMB yang divisualisasikan Benny dari sisi samping terdapat gambar seorang lelaki bertubuh kekar yang tengah pamer kekuatan. Gambar lelaki yang sedang tersenyum itu adalah seorang binaraga sebagai model dan merek dagang untuk iklan jamu kuat yang telah diproduksi sejak tahun 1923. Sosok lelaki tersebut merupakan ikon merepresentasikan keperkasaan dan kekuatan, maka dengan meminum jamu tersebut, kita akan menjadi kuat dan perkasa seperti seorang binaraga.



Sumber: Rachmadi (1997)

Gambar 3.122 "Promosi" Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Benny memberikan penjelasan bahwa bus tingkat RMB merupakan “iklan berjalan” yang cukup efektif, artinya dengan memasang iklan di badan bus tingkat RMB, pesan yang disampaikan tidak hanya ditujukan di satu tempat namun dapat berpindah-pindah tempat sesuai dengan trayek yang dilalui. Iklan tersebut dapat menyentuh pada seluruh lapisan masyarakat karena ia mudah sekali terlihat kapan pun dan di mana pun.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Gaya Hidup Metropolitan

4

A. Siapa Masyarakat Metropolitan itu?

Jakarta adalah ibu kota negara yang menjadi kota terbesar se-Indonesia serta menjadi pusat pemerintahan dan bisnis. Masyarakat yang hidup dalam kota besar sebagaimana Jakarta adalah masyarakat urban yang mayoritas merupakan warga pendatang. Salah satu informan, Anggraini Sulistyowati, memberikan pandangan tentang Jakarta sebagai salah satu tempat orang menggantungkan hidup, "... ibu kota tempat di mana orang mengadu nasib, membayangkan Jakarta itu tempat yang surga, tanah harapanlah untuk *nyari* kerjaan itu ...” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007). Pernyataan ini mengandung makna bahwa Jakarta ibarat surga yang menjanjikan banyak peluang bagi semua orang untuk mencari nafkah. Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan bisnis dengan prospek yang baik menjadikan kota tersebut sebagai salah satu tujuan orang dari luar Jakarta untuk mengadu nasib, baik dalam sektor formal maupun informal.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Banyaknya pendatang di Jakarta menyebabkan terjadinya kehidupan bersama antarwarga dari berbagai daerah yang berbeda suku bangsa, ras, agama, dan bahasa dalam satu wilayah. Benny Rachmadi memberikan pandangan terhadap fenomena ini,

”...orang Jakarta itu isinya orang macem-macem daerah ya, jadi ya contohnya orang kalau lebaran, Jakarta sepi kan? Jadi multikultur memang campuran budaya gitu kan. Kadang-kadang juga yang disebut orang Jakarta itu apa saya juga bingung, siapa itu? Orang betawi? Bukan ... Orang Jakarta ... penduduk asli mungkin ya. Itu isinya orang sekarang sudah orang daerah semua juga. Ya, itulah perpaduan budaya itu yang menjadi apa sih ketemunya jadi apa makanya suka aneh-aneh” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Pernyataan Benny tersebut jika dikaji dengan analisis semiotika Peirce merupakan suatu indeks⁷⁰ adanya hubungan kausal atau sebab akibat antara keragaman masyarakat di Jakarta dengan lebaran yang sepi. Masyarakat pendatang yang bekerja di Jakarta mempunyai kewajiban moral untuk pulang ke kampung halaman saat lebaran. Fenomena ini dikenal dengan mudik sehingga muncul istilah arus mudik dan arus balik pada saat menjelang dan sesudah hari raya Idul Fitri.

Percampuran manusia dari berbagai latar belakang menyebabkan Jakarta, khususnya masyarakatnya, mengalami kerancuan untuk mengetahui kebudayaan asli khas Jakarta sendiri.⁷¹ Artinya, telah terjadi perpaduan berbagai budaya dalam satu wilayah atau lebih dikenal dengan akulturasi budaya. Masalah lain yang terjadi adalah adanya potensi konflik antaranggota masyarakat bahkan sampai pada konflik

⁷⁰ Indeks adalah tanda yang memiliki kaitan fisik, eksistensial atau kausal di antara representamen dan objeknya sehingga seolah-olah akan kehilangan karakter yang menjadikannya tanda jika objeknya dipindah atau dihilangkan (Budiman, 2003).

⁷¹ Kasus ini sama halnya dengan Surabaya yang diidominasi oleh banyak pendatang dari berbagai daerah.

antarkelompok masyarakat yang berbeda etnis. Guna mencegah terjadinya konflik tersebut, perlu adanya kesadaran untuk dapat hidup berdampingan dengan penuh toleransi.

Kehidupan di Jakarta dapat diibaratkan sebagai dua sisi mata uang. Di satu sisi menawarkan peluang untuk menuju kehidupan yang lebih baik, namun di sisi yang lain menawarkan kehidupan yang keras dan penuh dengan persaingan. Berbagai permasalahan yang menjadi ciri daerah urban yang harus dihadapi oleh warga Jakarta, di antaranya banjir, kejahatan, kelangkaan fasilitas umum, penggusuran dan kemacetan. Salah satu informan, Rendra, memberikan pandangan terkait kehidupan Jakarta yang keras. Ia berpendapat,

”... memang Jakarta terkenal keras. Saya mengalami itu dua kali kesana memang kayak gitu. Saya dulu malah hampir pernah kecopet dan di mikrolet dan itu digambarkan di salah satu sekuel di kartun Lagak Jakarta, memang kehidupannya yang keras dan terangkum gimana liku-likunya, terus gimana keramaiannya kota di Jakarta, semuanya terangkum dalam salah satu sekuel di Lagak Jakarta itu tadi ...” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007)

Masyarakat metropolitan merupakan sebutan bagi masyarakat yang hidup di kota besar dengan tingkat heterogenitas yang tinggi. Salah satu Informan, Irmayanti, memberikan pandangan tentang masyarakat metropolitan,

“Masyarakat metropolitan terbagi menjadi beberapa kelas-kelas ... aku dapatnya dari pertama ojek, itu kan ditunjukin berapa peminat ojek itu, ada pekerja, anak-anak, dan apa-apa yang ditunjukin pada bidang masing-masing ... macem-macem, ono sing tampange ngene, ono sing tampange ngono, dadi kan nek itu kan majemuk gitu ... gak cuma satu macem thok, pokoke intine terbagi dalam berbagai macam kelas” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007)

(“Masyarakat metropolitan terbagi menjadi beberapa kelas-kelas ... aku dapatnya dari pertama ojek, itu kan ditunjukkan berapa peminat ojek itu, ada pekerja, anak-anak, dan apa-apa yang ditunjukkan pada bidang masing-masing ... macam-macam, ada yang mukanya seperti ini, ada yang mukanya seperti itu, jadi itu menunjukkan kalau majemuk ... tidak cuma satu macam saja, pokoknya intinya terbagi dalam berbagai macam kelas.”)

Kemajemukan dalam masyarakat Jakarta tidak hanya dalam tataran perbedaan asal daerah. Namun sebagaimana dalam masyarakat yang lain, kemajemukan masyarakat juga terdapat pada strata kelas sosial, sebagaimana yang dipaparkan oleh Lintang Lazuardi, “Masyarakat metropolitan memang ada strata, terus masing-masing strata itu punya transportasi sendiri-sendiri ...”. Terkait dengan transportasi sebagaimana yang terekam dalam kartun seri *Lagak Jakarta*, salah satu informan, Abdul Semoet (Bambang Semoet Wicaksono)⁷², melihat lebih kepada golongan ekonomi menengah ke bawah. Ia berpendapat,

“... opo yo iki nonton wonge aneh gitu ya ... masyarakate dhewe ternyata masih sangat bangsane opo? Nek udik, yo udik. Aneh gitu aja. Kalo dalam angkatan kelas yo koyo kelas-kelase ... menengah ke bawah, aku nontone seperti itu nek neng nggone iki, neng kene tidak ngomong tentang ... berarti transportasi ini membicarakan orang menengah ke bawah, walaupun neng kene ono satu dua contoh sing ngomong kelas menengah ke atas. Tapi ini adalah bentuk wajah bener-bener kita persoalan pribadine orang-orang menengah ke bawah, jadi termasuk aku adalah golongan itu ...”

⁷² Merupakan komikus *indie* dari Sanggar Komik Oret 101 Surabaya, sebuah komunitas komikus lokal yang menjadi salah satu tempat penulis dalam berdiskusi seputar komik dan kartun maupun mengirim karya-karyanya. Penulis aktif menjadi salah satu anggota Sanggar Komik Oret 101 sejak awal tahun 2005, bermula dari pameran tunggal kartun penulis di mading BLM FISIP UNAIR yang kemudian mendapat kehormatan untuk turut diterbitkan dalam buku komik kompilasi *Reportase Lidah Anjing 2005, Oret 101*.

(“... apa ya itu melihat orangnya aneh gitu ya ... masyarakatnya sendiri ternyata masih sangat bangsanya apa? Kalau udik, ya udik. Aneh gitu aja. Kalo dalam angkatan kelas ya seperti kelas-kelasnya ... menengah ke bawah, aku melihatnya seperti itu kalau di sini, di sini tidak membicarakan tentang ... berarti transportasi ini membicarakan orang menengah ke bawah, walaupun di sini ada satu dua contoh yang membicarakan kelas menengah ke atas. Tapi ini adalah bentuk wajah benar-benar kita persoalan pribadinya orang-orang menengah ke bawah, termasuk aku adalah golongan itu ...”) (Bambang Semoet, wawancara 22 Januari 2007).

Budaya yang terbangun dalam masyarakat metropolitan merupakan budaya urban yang dihasilkan dari perpaduan berbagai macam budaya yang dapat hidup dan berkembang secara berdampingan. Hal ini didasarkan pada pandangan Benny Rachmadi yang melihat budaya dalam masyarakat Jakarta sebagai budaya campur aduk,

“... Makanya budaya Jakarta itu apa sih, budaya metropolitan itu budaya campur aduk, orang Jakarta begini ya belum tentu juga. Yang dia orang Jawa, dia orang Batak, macem-mecem ... Mungkin skalanya aja ya, kalau kita bicara kota metropolitan dengan kota yang kecil, skalanya aja yang beda ukuran kotanya, tapi isinya manusianya ya sama, kultur percampuran budayanya sama sih ...” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

B. Mobilitas Masyarakat Metropolitan: Hidup ala Hamster

Kepadatan penduduk adalah masalah umum perkotaan yang kerap terjadi di berbagai kota, khususnya kota besar, sebab kota menjadi tempat banyak orang untuk mengadu nasib. Kehidupan seperti ini menuntut setiap orang yang tinggal di kota, terutama kota besar, untuk bekerja keras di tengah persaingan yang ketat sehingga kota besar identik dengan aktivitas yang tinggi. Hal ini berpengaruh pada mobilitas masyarakat yang bekerja maupun yang tinggal di kota besar.



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 4.1 Pangkalan Mikrolet Jurusan Kota–Senen di Kawasan Kota Lama

Mobilitas masyarakat kota besar, khususnya Jakarta, tergolong tinggi sebagaimana yang dituturkan oleh salah satu informan, Irmayanti,

“Mobilitas masyarakat metropolitan tinggi sekali ... di situ kan digambarin dari anak-anak, Ibu-ibu ... ibu-ibunya pun mulai sing dandan rapi sampek sing gawe kebaya segala macem itu menggunakan transportasi Jakarta, jadi seandainya transportasi diilangin yo mati ... mati wong Jakarta kebosanan gak bisa kemana-mana.” (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Mobilitas masyarakat yang tinggi dipengaruhi juga oleh tingkat kepadatan penduduk di kota Jakarta yang menyebabkan banyak masyarakat bekerja di Jakarta namun lebih memilih tinggal di daerah pinggiran. Salah satu informan, Leak Koestiya, memberikan pandangan terhadap fenomena tersebut, “Mobilitasnya sangat tinggi, orang kan semakin sulit untuk hidup di sentra-sentra bisnis atau sentra-sentra keramaian dan pemukiman kan pasti jauh dengan pusat-pusat kota, artinya mereka tinggal di daerah suburban kayak di Tangerang

Buku ini tidak diperjualbelikan.

...” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007). Aktivitas masyarakat dari daerah pinggiran yang masuk menuju pusat kota menjadikan mobilitas masyarakat yang tinggal di daerah pinggiran lebih tinggi daripada yang tinggal di pusat kota. Informan yang lain, Angraini Sulistyowati, memberikan pandangan terhadap fenomena tersebut. Ia berpendapat,

“Terkait mobilitas kayaknya penggunanya bukan dari orang Jakarta sendiri sih ... aku nggak ngerti ya, apa pernyataanku benar atau nggak, tapi yang aku lihat itu tahu lebih orang-orang yang tinggal di luar Jakarta, maksudnya di pinggiran Jakarta dan dia bekerja kantornya di Jakarta dan karena mungkin nggak punya kendaraan, ya dia mengandalkan bis kota terus itu mikrolet untuk transportasi sehari-hari ... kalau aku pikir orang Jakarta sendiri pun cuma kalau yang ... ini ... lebih ke masyarakat pendatang sih kalau menurut aku.” (Angraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).



Sumber: Rachmadi (2007)

Gambar 4.2 “Macet” Karya Benny Rachmadi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Kemacetan adalah masalah yang umum terjadi di kota besar, terutama Jakarta. Hal ini karena lalu lintas yang padat dengan perbandingan antara jumlah kendaraan dengan infrastuktur transportasi, terutama jalan raya, yang tidak sebanding. Kemacetan pada berbagai ruas jalan di Jakarta terjadi ketika pada pagi dan sore hari ketika orang berangkat dan pulang dari dan ke aktivitas masing-masing. Salah satu informan, Leak Koestiya, memberikan komentar atas fenomena tersebut, "... maka itu istilahnya jam berangkat dan jam pulang, itu adalah jam yang sangat dimaklumi di Jakarta, dalam arti ketika terjadi kemacetan yang luar biasa, o ini jam pulang demikian juga kalau pagi ...” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Gambar 139 merepresentasikan keadaan di jalanan Kota Jakarta yang padat. Ruas jalan yang sempit tidak sebanding dengan jumlah kendaraan. Sebagaimana pada gambar tersebut, begitu sempitnya ruang gerak antarkendaraan sampai semua kendaraan seperti terkunci. Kendaraan umum seperti bus kota dan mikrolet, kendaraan pribadi yakni mobil pribadi dan motor, serta angkutan barang bertemu jadi satu dalam jalanan yang sempit. Klakson yang dibunyikan dengan keras adalah *qualisign*, menandakan adanya sikap kurang sabar para pengguna jalan. Secara keseluruhan, Gambar 4.2 mengandung kode referensial (REF) yang merepresentasikan suasana kemacetan di berbagai ruas jalan Kota Jakarta.

Berbagai cara diterapkan masyarakat dalam menghadapi kemacetan, salah satunya adalah berangkat ke kantor lebih pagi. Salah satu informan, Rendra, memberikan penjelasan atas strategi masyarakat dalam menghadapi kemacetan,

“... katakanlah kerja jam delapan, berangkat harus jam 6 dan itu terangkum dalam Lagak Jakarta juga. Artinya gini, kan saya dulu juga pernah waktu itu tinggal di Jakarta dan lumayanlah seminggu gitu dan kebetulan yang saya tinggali itu orangnya memang kerja, artinya karyawan salah satu perusahaan, masuk jam 8, berangkat jam 6, artinya ada persiapan dua jam” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Penerapan alokasi waktu khusus untuk menghindari kemacetan selain diterapkan ketika berangkat beraktifitas pada pagi hari, juga terjadi ketika pulang dari tempat kerja. Beberapa kalangan menyalahi kemacetan ketika pulang kerja dengan dugem di klub malam untuk menghabiskan waktu sampai jalanan sepi. Fenomena seperti ini dijelaskan oleh salah satu informan, Leak Koestiya,

“... kemudian ada juga yang menyalahi, misalnya pulang dengan begitu larut sekadar untuk menyalahi kemacetan, menghindari itu, makanya itu di Jakarta itu ada fenomena dugem itu tidak jam dua belas malam, dugem itu dimulai jam delapan, ya kerena untuk menampung orang-orang yang ingin menghindari ini (kemacetan), jadi lah iyalah kita dugem jam segini udah dugem mereka habis itu ya pulang setelah menjelang jam dua belas mereka pulang” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Keberadaan sarana transportasi, terutama angkutan umum, bagi masyarakat Jakarta merupakan sesuatu yang vital terkait dengan mobilitas masyarakat, sebagaimana penuturan salah satu informan, Anggraini Sulistyowati,

”... aku pikir pengguna transportasi itu mayoritas adalah anak sekolah dan orang kantoran yang tinggal di luar Jakarta. Sekarang kita tahu Jakarta sudah berkembang pesat banget ... walaupun mereka punya kendaraan sendiri, tapi mereka sangat tergantung sekali sama transportasi angkutan umum. Aku bilang vital banget itu, nggak mungkin Gubernur DKI itu menambah TransJakarta itu kalau misalkan itu nggak penting banget dan tiap tahun itu aku pikir banyak pendatang-pendatang baru ... nggak mungkinlah pemerintah menambah jumlah angkutan itu, tapi nggak mungkin banget kalau misalkan menambah jumlah angkutan tanpa memikirkan keadaan lingkungan Jakarta yang nggak layak huni karena udah panas banget trus dan udah sumpek lagian” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 4.3 Halte Wahidin di Jalan Gunung Sahari Dengan Papan Informasi

Keberadaan berbagai angkutan umum baru di Jakarta, seperti TransJakarta, bajaj BBG (Bahan Bakar Gas), dan kancil.⁷³ Dampak positif yang ditimbulkan dengan keberadaan TransJakarta yaitu kenyamanan bagi para penggunanya, sebagaimana yang dipaparkan oleh salah satu informan yakni Leak Koestiya sebagai berikut,

“... sekarang kayak bus way itu yang kaya-kaya pun suka, kayaknya kayak bus way itu menurut saya itu berhasil meyakinkan bahwa ini bebas kemacetan kemudian ini aman, itu bisa diyakinkan di Jakarta ... dan sangat modern, sangat bagus sistem tiketinya, kemudahan, kenyamanannya, sopirnya kan dasian itu rapi, baguslah pokoknya” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

⁷³ Bajaj BBG adalah generasi baru bajaj yang lebih ramah lingkungan karena menggunakan bahan bakar gas, sedangkan kancil adalah jenis angkutan umum terbaru di Jakarta berupa kendaraan roda empat dengan bentuk yang mungil. Berdasarkan pengamatan di lapangan, keberadaan bajaj BBG maupun kancil masih kurang mendapat respons dari masyarakat, khususnya. Hal ini dibuktikan dengan masih maraknya lalu lalang bajaj model lama yang oleh sebagian awak angkutan umum dinilai lebih murah daripada bajaj BBG maupun kancil.

Keberadaan TransJakarta dapat dijadikan sebagai indikator keberhasilan kebijakan Pemprov Jakarta dalam membenahi masalah transportasi perkotaan yang kompleks. Saya melihat TransJakarta sebagai sebuah *simbol*, mengacu pada kebijakan dalam transportasi yang bersifat modern atau modernisasi angkutan umum.

C. Gaya Hidup dan Hidup untuk Gaya

Saat ini orang membeli barang bukan hanya sekadar dari nilai pakai atau aspek kemanfaatan, tetapi lebih mementingkan gaya. Gengsi adalah *koenji* pada semua lini pola konsumsi. Sebelum ada media sosial, orang berbuat demi sebuah citra yang diarahkan dan dibentuk oleh iklan dan mode melalui berbagai media. Televisi, tayangan sine-tron, ajang pencarian bintang, gosip, hingga vlogger selebriti. Gengsi adalah keniscayaan karena apa yang kita konsumsi adalah makna yang dilekatkan pada barang itu sehingga kita tidak pernah mampu memenuhi kebutuhan kita sendiri.

Penampilan adalah media yang digunakan untuk mengirim pesan terkait dengan kepribadian, status sosial, dan konformitas. Penampilan memiliki dua aspek, yakni yang dapat dikontrol sesuai selera dari individu yang bersangkutan, misalnya rambut, pakaian, perhiasan, serta aspek kedua yang tidak bisa dikontrol, misalnya tinggi badan, berat badan, dan warna kulit⁷⁴ (Argyle dalam Fiske, 2006). Gaya hidup berkorelasi dengan kelas sosial ekonomi serta menunjukkan citra seseorang, salah satu aspek yang terkait dengan hal itu adalah pakaian (Sobur, 2006). Pakaian identik dengan penampilan luar seseorang yang dapat dijadikan sebagai indikator pencerminan cita rasa dan kepribadian seseorang. Pakaian adalah elemen dalam penampilan yang bersifat manipulatif, dapat disesuaikan dengan selera maupun kebutuhan individu yang bersangkutan. Salah satu informan,

⁷⁴ Saya membedakan kedua aspek ini sebagai aspek yang bersifat manipulatif dan kodrati.

Lintang Lazuardi berpendapat bahwa gaya hidup lebih terletak pada penampilan luar. Ia berpendapat, “Gaya hidup untuk awak angkutan dimulai dari pakaian, *ono sing ojek karo sing dudu ojek, iku kan wis mulai ketok* dari baju, sepatu, dan sebagainya” (“Gaya hidup untuk awak angkutan dimulai dari pakaian, ada yang ojek dengan yang bukan ojek itu kan sudah kelihatan dari baju, sepatu, dan sebagainya”) (Lintang Lazuardi, wawancara 18 Januari 2007).

Lagak Jakarta Edisi Transportasi menggambarkan gaya hidup masyarakat Jakarta, terutama yang berkaitan dengan masyarakat pengguna angkutan umum. Masyarakat yang lebih banyak mendapat perhatian adalah golongan menengah ke bawah sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, Rendra,

“Mengenai life style gaya hidup berhubungan dengan transportasi, kayaknya kalau lebih khusus ya kalau saya melihat Lagak Jakarta Edisi Transportasi mungkin Benny memfokuskan pada golongan anu ... golongan menengah ke bawah, artinya golongan-golongan rakyat proletar, rakyat jelata itu sangat membutuhkan sarana transportasi umum” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Gaya hidup menawarkan sebuah identitas yang memuat identifikasi dalam pemilihan terhadap barang atau aktivitas tertentu (Ajisatria, 2003). Angkutan umum yang bervariasi membuat banyak pilihan bagi para penggunanya untuk menentukan angkutan umum yang akan digunakan. Kelas sosial mempunyai peranan dalam pemilihan menggunakan jasa angkutan umum sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, Anggraini Sulistyowati. Ia berpendapat,

“..kalau masalah life style dari penampilan luar, kalau orang misalnya penampilannya perlente maka ia akan lebih privat yang nyaman, mungkin kayak bus patas AC atau nggak taksi ... kelas sosial main ... terus kayak yang misalkan getek, ojek itu ... ojek juga lumayan sering dipakai sama pegawai kantor, tapi jarang juga ada yang mau ... lebih

privat ... pegawai kantor tapi kalau misalnya untuk orang-orang yang hedonis mungkin dia akan lebih sering naik taksi daripada naik mikrolet ... soalnya yang aku lihat, pengalaman aku itu yang naik mikrolet itu justru lebih ke Ibu-ibu yang penampilannya biasa saja, tidak terlalu rapi, wangi, dan harum semerbak mewangi itu enggak sih, kalau mungkin ada, itu pun jarang banget aku lihat, jadi sekarang kita tahu kalau misalnya penampilan yang rapi pun ... yang dandan rada aneh-aneh gitu ... yang rada menarik itu mungkin mereka juga sudah nyadar kalau Jakarta itu nggak aman lagi, jadi aku pikir ada kelas dari penampilan itu mereka menentukan ini kendaraan saya, kendaraan kelas saya, kelompok saya gitu.” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).

Hidup demi gengsi dan menjadi yang paling trendi adalah salah satu masalah sosial yang menyebabkan masyarakat sulit terbebas dari perilaku konsumtif. Gengsi sulit dihitung secara matematis. Terlebih menggunakan logika ekonomi. Bukan sekadar peningkatan produksi dengan inovasi kekuatan produksi atau dengan apa yang biasanya dipandang sebagai peningkatan daya beli (Baudrillard, 2006). Gengsi adalah mentalitas yang secara sosiokultural berpengaruh pada interaksi sosial yang lebih membawa banyak pertukaran simbolik, bukan hanya nilai tukar atas dasar ekonomi. Semua berbicara tentang supremasi.

Sebagian kalangan dalam masyarakat Jakarta merupakan masyarakat yang sangat memperhatikan penampilan, mengingat sebagai kota metropolitan, Jakarta menawarkan berbagai fasilitas yang selalu mengikuti perkembangan zaman. Salah satu informan, Leak Koestiya berpendapat,

“Saya kira orang Jakarta adalah orang yang sangat melek terhadap gaya hidup. Jadi kita misalnya ketika sudah di mall, sudah di kantor, kita sudah nggak ngerti orang ini sebenarnya naiknya apa, kita sudah nggak ngerti karena kita naik di bus kota misalnya, yang cewek cantik-cantik, bersih-bersih yang cowok juga begitu, artinya kita nggak bisa mbedain ini yang naik taksi, ini yang mobil pribadi gitu di Jakarta karena gaya hidup

Buku ini tidak diperjualbelikan.

begitu pentingnya untuk orang Jakarta, modis kemudian stylist, makanya ketika saya di Jakarta itu keheranan saya itu, begini mosok di bus kota, itu orang cantik bergelantungan sebanyak ini. Eh, dari kelas misalnya mereka menjadi kerja di pabrik, bekerja di kantor, itu style semua begitu modis semua. Itu anu ya gaya hidup terkait dengan penampilan luar” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Terkait masalah penampilan luar masyarakat Jakarta, khususnya masalah pakaian, Benny Rachmadi berpendapat bahwa terdapat relativitas dalam penampilan luar yang lebih ditekankan pada sisi fungsionalnya. “Relatiflah kalau itu, tergantung dari kebutuhannya, kalau dia ke kantor ya *musti* rapi kalau dia ke kampus ya mungkin *agak* santai. Itu ya relatif orangnyalah ada yang peduli ada yang *nggak* peduli”. Bagi Benny Rachmadi, masalah penampilan luar tergantung pada pribadi tiap-tiap individu, ada yang peduli dan selalu mengikuti *trend*, namun ada yang sederhana dan tidak seberapa memperhatikan penampilan luar.

Gaya hidup merupakan cara seseorang atau kelompok untuk menunjukkan eksistensi dalam berbagai aspek kehidupan, di antaranya relasi sosial, konsumsi, hiburan, dan pakaian. Pola konsumsi terhadap angkutan umum merupakan kebutuhan masyarakat untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain. Fungsi dasar angkutan umum tersebut sangat membantu mobilitas masyarakat. Salah satu informan, Anggraini Sulistyowati, mempunyai pendapat pentingnya angkutan umum bagi masyarakat Jakarta dan sekitarnya,

”Kalau pola konsumsi kayaknya kalau menurut aku angkutan umum itu vital banget buat orang-orang Jakarta dan orang-orang sekitarnya. Bukan hanya sebatas Jakarta, tapi juga Bogor ya pinggiran Jakarta itu memegang peranan banget karena dengan Jakarta yang seluas itu kalau misalnya sarana transportasi tidak ada itu ... apalagi itu ibu kota, tempat di mana orang mengadu nasib, membayangkan Jakarta itu tempat yang surga, tanah harapanlah untuk nyari kerjaan itu” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).



Foto: Roikan (Maret 2007)

Gambar 4.4 Suasana di Terminal Transit Pasar Senen Era Pradaring

Angkutan umum kebanyakan dikonsumsi oleh golongan menengah ke bawah atau bagi mereka yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Keberadaan angkutan umum sangat membantu golongan ekonomi menengah ke bawah dalam mobilitas, sebagaimana yang dikemukakan oleh Rendra,

“Bagi masyarakat yang mengonsumsi angkutan umum, memang ya sangat membantu. Artinya, dalam segi kalau kita kontemplasikan ke dalam ide ekonomi, memang transportasi umum sangat membantu apalagi bagi orang yang pas-pasan memang cukup membantu, artinya bagi pengguna jalan yang belum bisa membeli sepeda motor sendiri memang ya terpaksa harus menggunakan transportasi umum tadi.” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Berbagai faktor yang memengaruhi pola konsumsi masyarakat Jakarta terhadap angkutan umum terkait pemilihan jenis angkutan yang digunakan, di antaranya tingkat ekonomi serta situasi dan kondisi seseorang. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan Benny Rachmadi,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

“... tergantung tingkat ekonominya, taraf ekonomi tergantung keadaan, misalnya gini ... yang penghasilannya di bawah satu juta sebulan mungkin dia memilih untuk naik angkot, naik bus, seadanya angkot yang lewat ke tujuan dialah, nggak mungkin dia naik taksi bolak-balik ya kan. Tapi juga kadang-kadang dia naik taksi tergantung keadaan, misalkan tengah malam atau dia lagi bawa barang beli teve. Bisa aja orang yang tingkat ekonominya kurang, bisa aja naik taksi jadi milih-milih sangat relatif, kalau naik bus kota bisa jadi yang ini ... apa ... ya semuanya tergantung tingkat penghasilannya. Yang gengsi memang ada, tiap hari naik taksi bolak-balik, tapi nggak bisa disalahin juga, mungkin ia lebih aman naik taksi, dia takut senggol-senggolan di dalam bus atau dia karena emang gengsi, kan macem-macem. Kalau dibandingkan dengan naik kendaraan pribadi kan lebih ngirit naik angkot, apalagi naik kendaraan pribadi misalkan punya mobil, mungkin sebulan bisa habis dua juta sendiri tuh buat bensin itu untuk maintenance kendaraan. Gitu.” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Gaya hidup sering dihubungkan dengan stratifikasi sosial yang terkait dengan kelas sosial ekonomi dan merepresentasikan citra seseorang (Sobur, 2005). Angkutan umum bagi sebagian orang bukan hanya sekadar alat transportasi, namun dapat menunjukkan gengsi seseorang. Pemilihan mode angkutan umum bagi masyarakat berpengaruh pada prestise seseorang, sebagaimana yang kemukakan oleh Bambang Semoet, beliau berpendapat,

“Ternyata anu toh di Jakarta itu butuh satu, opo mas ... wong iku butuh elegan kemudian cepat, tanggap, muacem-macem, walaupun kadang kala sedikit curang begitu, ya nduk kono kan ono gitu ya ... iku dengan adanya transportasi, pandangane dhewe transportasi itu istimewa jadi ada seseorang duwe mobil, numpak angkutan, numpak becak ngono kan ketoke bedho, gampangane dengan transportasi, ini juga menjadikan suatu kederajatan sosial, strata ekonomi sedikit terangkat. Mangkane sikap-sikap sing ono yo sama, tapi timbale balik mane karo sih pelaksana jasa itu juga, jasa transportasi dhewe”

(“ternyata di Jakarta itu membutuhkan satu, apa ya mas ... orang itu butuh elegan kemudian cepat, tanggap, macam-macam, walaupun kadang kala sedikit curang begitu ya di sana itu seperti itu ... itu dengan adanya transportasi, pandangan kita transportasi itu istimewa jadi ada seseorang yang punya mobil, naik angkutan, naik becak gitu kan kelihatan berbeda, jadi dengan transportasi, ini juga menjadikan suatu kederajatan sosial, strata ekonomi sedikit terangkat. Oleh karena itu, sikap-sikap yang ada ya sama, tapi timbal balik lagi dengan pelaksana jasa itu, jasa transportasi sendiri). (Bambang Semoet, wawancara, 22 Januari 2007).

Angkutan umum merupakan lahan bisnis bagi sebagian masyarakat, khususnya awak angkutan. Awak angkutan merupakan pelaksana jasa di sektor transportasi di bawah naungan Dinas Perhubungan. Mereka terdiri atas pemilik armada dan pengemudi beserta *kenek*. Berbagai cara diterapkan oleh awak angkutan umum dalam menarik minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi. Hal ini dikemukakan oleh salah satu informan, Irmayanti, “... sangat terbantu, mulai transportasi *sing* sederhana *sampe sing* mahal ... *milih-milih* itu *nunjukin kalo* si produsen transportasi itu berlomba-lomba untuk menarik simpati penumpang ...” (“... sangat terbantu, mulai transportasi yang sederhana sampai yang mahal ... pilih-pilih itu ditunjukkan dengan si produsen transportasi itu berlomba-lomba untuk menarik simpati penumpang ...”) (Irmayanti, wawancara, 16 Januari 2007). Berdasarkan pengamatan di lapangan, cara yang ditempuh oleh awak angkutan untuk menarik simpati penumpang terlihat pada taksi. Awak taksi memasang stiker yang bertuliskan “TARIF LAMA” dan “ARGO TURUN”. Cara tersebut merupakan salah satu strategi yang diterapkan oleh awak angkutan untuk menghadapi persaingan dalam bisnis transportasi.

Masyarakat Jakarta merupakan masyarakat yang menghargai waktu, seiring dengan mobilitas yang tinggi. Sikap menghargai waktu merupakan salah satu ciri masyarakat industri yang berpikir secara

rasional. Pengguna angkutan umum, menurut salah satu informan, Leak Koestiya, lebih menekankan pada aspek fungsional dari angkutan umum,

“Saya kira mereka lebih berpikir fungsional, mereka begitu riskan begitu berurusan dengan waktu, naik ojek atau taksi atau sepeda pancal, misalnya ojek sepeda pancal itu bagi mereka menjadi tidak penting ketika misalnya urusannya sudah menyangkut soal waktu. Jadi misalnya ketika macet, mereka pikirannya adalah apa yang bisa paling cepat membawa mereka ke tujuan yang diinginkan. Ketika naik taksi tidak menyelesaikan persoalan, mereka akan naik, misalnya, ojek sepeda motor. Ketika mereka harus tempuh itu, misalnya ini melawan arus tapi cepat mereka akan pilih sepeda pancal misalnya, bemo juga begitu karena gang-gangnya sempit.” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Artinya, pengguna angkutan umum kurang begitu memperhatikan masalah gengsi sebab yang menjadi orientasi utama adalah sampai di tempat tujuan dengan tepat waktu. Salah satu cara yang ditempuh adalah dengan menggunakan jasa angkutan umum roda dua seperti ojek sepeda motor yang dapat menghindari kemacetan.

Angkutan umum dan gaya hidup mempunyai hubungan dalam hal pemilihan mode angkutan umum yang akan dikonsumsi oleh masyarakat. Hal ini terkait dengan selera masyarakat terhadap angkutan umum, sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, Irmayanti,

”Hubungan angkutan umum dan gaya hidup lebih pada masalah pilih-pilih ... ada juga masalah tawar-menawar, jadi tidak mudah mengeluarkan duit ... menurutku ini tergantung kelas sosialnya juga sih ... ono duwit yo lapo nawar kan de e langsung mau terus servis yang pas, tapi yen duwite pas-pasan yo tawar-menawar yo iku yo opo carane iso nyampe tapi ongkose irit.”

(“Hubungan angkutan umum dan gaya hidup lebih pada masalah pilih-pilih ... ada juga masalah tawar-menawar, jadi tidak mudah mengeluarkan duit ... menurutku ini tergantung kelas sosialnya juga sih ... ada duit ya kenapa menawar kan dia langsung mau terus servis yang pas, tapi kalau duitnya pas-pasan ya pakai tawar-menawar ya itu bagaimana cara seseorang bisa sampai tapi dengan menghemat biaya.”) (Irmayanti, wawancara 16 Januari 2007).

Lagak Jakarta Edisi Transportasi lebih menyoroti kehidupan masyarakat golongan menengah ke bawah dengan segala suka duka dan selera terhadap angkutan umum. Sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, Rendra,

“Kalo dalam gaya hidup sendiri masih kurang, di situ memang digambarkan golongan menengah ke bawah yang butuh transportasi. Jadi belum nampak, kan kita tahu sendiri gaya hidup metropolitan serba mewah gitu ya, borjuis tapi dalam gambar Lagak Jakarta ini kurang dimunculkan. Artinya, memang sebenarnya Benny Rachmadi lebih memfokuskan pada masyarakat menengah ke bawah. Jadi karyawan-karyawan yang butuh transportasi umum.” (Rendra, wawancara 18 Januari 2007).

Persoalan yang muncul kemudian adalah jika masalah transportasi yang berorientasi pada prestise tidak selaras dengan tingkat ekonomi seseorang. Sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, Lintang Lazuardi, *“Hubungane lek contohne ngene wae, lek ono wong gak duwe pura-pura sugih iku numpak taksi, wong sugih tapi pingin ngirit yo numpak opo ojek yo numpak opo”*. (“Hubungannya jika saya mengambil contoh kayak begini aja, kalau ada orang yang tidak punya pura-pura kaya itu naik taksi, orang kaya tapi ingin menghemat ya naik ojek misalnya”). Salah satu informan, Bambang Semoet, memberikan penjelasan mengenai masalah gengsi pada masyarakat pengguna angkutan umum menyebabkan mereka tidak lagi melihat angkutan umum dari segi fungsional. Beliau berpendapat,

“Sing pertama persoalane bangsa kita, masyarakate kita itu kan melihat transportasi itu bukan neng nggone fungsi kan, jadi belum neng fungsi, dadi wong yen punya mobil iku berarti o berarti wonge kelas wow sugih terpandang koyo ngono kan. Nah nggone dhewe iku masih koyo ngono, dadi persoalan bahwa yen melihat orang punya mobil itu mesti sugih. Jadi masalahe awak ndewe ndelok kuwi dadi akhire lucu, wong-wong kuwi akhire lucu ben kelihatan kene dianggep wong sing mapan mau lah, nggaya-nggaya dengan transportasi ben ambek orang lain nggak dianggep numpang.”

(“yang pertama permasalahan bangsa kita, masyarakat kita itu kan melihat transportasi itu bukan dari segi fungsi, jadi belum pada aspek fungsi, jadi orang yang punya mobil itu berarti orang kelas, orang kaya yang terpandang seperti begitu, kita sendiri masih seperti itu, jadi persoalan bahwa jika melihat orang punya mobil itu mesti kaya. Jadi masalah kita melihat hal itu jadi akhirnya lucu, orang-orang seperti itu akhirnya lucu biar kelihatan dianggap orang yang mapan, biar orang lain melihat dan tidak menganggap bahwa dia hanya numpang.”) (Bambang Semoet, wawancara 22 Januari 2007).

Awak angkutan umum sebagai produsen jasa angkutan umum menerapkan cara dalam memfasilitasi kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum dengan membuat armada yang memilih segmen pasar tertentu. Contohnya pada taksi, armada taksi menerapkan segmentasi yang ditujukan bagi konsumennya yang disesuaikan dengan tingkat ekonomi masyarakat. Salah satu informan, Anggraini Sulistyowati, melihat hubungan antara angkutan umum dengan gaya hidup menyangkut masalah gengsi,

“... kalau transportasi umum ya lebih transportasi umum sebagai gaya hidup aku pikir ya ... ada hubungannya, mungkin taksi, kalau aku lebih ke taksi ya, kalau taksi itu mencerminkan kelas juga karena taksi itu ada yang eksklusif kayak limousin juga kan ... blue bird itu juga. Tapi aku nggak tahu kenapa taksi harus dibedakan ada taksi eksklusif ada

yang warnanya putih ya ... mungkin untuk membedakan fasilitas aja ya biar orang Jakarta yang kelas-kelas menengah ke atas itu yang ingin kenyamanan dan mau membayar lebih tetap bisa pakai angkutan umum.” (Anggraini Sulistyowati, wawancara 28 Januari 2007).

Persoalan dalam menggunakan angkutan umum tidak selalu dipengaruhi oleh orientasi prestise yang muncul atas keinginan untuk membanggakan diri. Kebutuhan akan angkutan umum yang sesuai dengan situasi dan kondisi yang tengah terjadi pada masyarakat sebagaimana yang dikemukakan oleh salah satu informan, Leak Koestiya,

”Menurut saya tetap ada, jadi orang yang ... artinya orang tetap ada, misalnya kita nggak bisa temuin klien di jangkau dengan ... kadang-kadang kan tetap harus mobil pribadi, nemuin klien di mana kemudian anu di situ itu kan berbeda, misalnya saya dari rumah ingin menjangkau kantor ini kan beda, kadang-kadang misalnya orang kan tetap ingin menunjukkan saya ini siapa? Saya harus naik apa? Apakah saya harus naik taksi? Apakah saya harus mobil pribadi yang bagus menurut saya tetep. Cuma ketika kita harus bicara transportasi umum itu menjadi pengecualian, umumnya sih tetep orang lebih ingin kalau sudah sampai ke kantor dengan mobil pribadi misalnya kenapa harus susah itu kan sudah ada bus way yang nyaman orang akan lebih memilih itu.” (Leak Koestiya, wawancara 22 Februari 2007).

Pendapat tersebut sama seperti yang dikemukakan oleh Benny Rachmadi yang melihat hubungan antara angkutan umum dengan gaya hidup masyarakat lebih pada masalah kebutuhan. Benny berpendapat,

“Hubungan antara gaya hidup sama angkutan umum, kalau saya rasa ya tergantung kebutuhan sih kalau dia perlu cepat kadang-kadang dia yang berdasi juga perlu naik ojek kok, naik ojek misalkan dari sini ke jalan Sudirman, naik ojek sampai deket-deket gedungnya gitu terus dia naik taksi kan bisa jadi kan, jadi sambil ngirit sambil sambil gengsi juga. Atau dia pertama naik bus dari sini sampai Blok M terus dia nyambung lagi

naik taxi biar kelihatan naik taxi, jadi tergantung kepada kebutuhannya. Gaya hidup ... kalau gaya hidup ya ada orang yang nggak gengsi juga naik bus banyak kok.” (Benny Rachmadi, wawancara 24 Maret 2007).

Masyarakat Jakarta, khususnya pengguna angkutan umum, dengan mobilitas yang tinggi membutuhkan sarana transportasi yang efektif dan efisien. Terkait dengan sikap menghargai waktu mereka tidak hanya sekadar untuk gengsi, namun lebih pada pemenuhan kebutuhan angkutan umum yang dapat mengantarkan sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Refleksi

5

“Karakter kartunis Indonesia itu sebetulnya tercermin dalam falsafah bangsa ini yaitu Bhinneka Tunggal Ika. Setiap kartunis di sini yang akan Anda lihat yaitu ada yang dipantomim segala, mereka punya karakter masing-masing yang saling beda, tetapi dalam perbedaan itu ada kesatuannya yaitu dalam ke-Indonesia-an, jadi kalau itu diungkapkan Anda, sebetulnya akan tanya sebetulnya jadi karakter bangsa Indonesia itu bagaimana? Jadi diri bangsa Indonesia yang Bhinneka tunggal Ika ya di sini, mangkanya karakter ini sudah tercermin dan itu di bangsa lain nggak ada seperti di sini”

(Jaya Suprana, dalam pembukaan Pesta Kartun Pakarti di TIM pada 18-29 Desember 2013)

Kartun merupakan salah satu jenis dari seni ilustrasi yang menekankan pada visualisasi suatu momen, yang didominasi oleh humor dan berfungsi sebagai hiburan. Jenis kartun berdasarkan fungsinya dibagi menjadi tiga, yakni kartun humor (*gag cartoon*), kartun editorial atau politik (*political cartoon*) dan kartun sosial (*social cartoon*). Kartun humor merupakan kartun yang tersaji dalam pengolahan penuh humor

Buku ini tidak diperjualbelikan.

dan berorientasi hanya untuk sekadar menghibur. Kartun editorial merupakan kartun yang bersifat satir, berorientasi pada pembentukan opini publik dengan mengangkat topik terkait kondisi perpolitikan yang menyoroti perilaku atau kebijakan pemerintah atau peristiwa aktual yang sedang terjadi dan banyak dibicarakan orang. Kartun sosial adalah kartun yang lebih bersifat deskriptif, tidak hanya menghibur namun dapat menjadi media untuk pendidikan sekaligus refleksi terhadap suatu fenomena yang menjadi tema pokok kartun jenis ini. Kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi penulis klasifikasikan ke dalam kartun sosial dengan pertimbangan detail visual yang disajikan Benny Rachmadi bersifat deskriptif dan dapat menjadi bahan kajian untuk mengetahui masalah angkutan umum kota Jakarta.

Sifat menghibur adalah esensi dari sebuah kartun sebab dalam sebuah kartun, sebuah humor tidak hanya bersifat *slapstick* atau hanya menghadirkan sesuatu yang konyol. Dalam perkembangannya, kartun mengandung unsur sindiran untuk sesuatu yang reflektif dan representatif. Kartun sebagai produk budaya yang dihasilkan melalui proses kreatif seorang kartunis yang melibatkan pengelolaan ide terkait dengan sistem kognisi dalam memandang sebuah peristiwa. Proses kreatif kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi bukan hanya berdasarkan dugaan atau khayalan belaka, namun sumber seluruh ceritanya adalah kenyataan tentang kehidupan sehari-hari masyarakat yang dialami sendiri oleh Benny Rachmadi.

Kartun yang baik tidak hanya sekadar menghibur namun mempunyai misi untuk merepresentasikan suatu fenomena dan bersifat reflektif. Seorang kartunis, sebagaimana Benny Rachmadi mempunyai pemahaman terhadap kebudayaan, artinya memperhatikan kondisi sosiokultural yang berlaku di lingkungan tempat tinggalnya. Kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi merepresentasikan keseharian masyarakat kota Jakarta melalui visualisasi

peristiwa bersifat simbolik, naratif, dan ikonik. Sifat simbolik dari sebuah kartun adalah penerapan tanda-tanda yang bersifat interpretatif atau multiinterpretatif yang digunakan untuk menyampaikan suatu pesan. Fungsi dari sebuah tanda adalah sebagai media bagi individu dalam mendefinisikan dunia, mengekspresikan perasaan-perasaan dan membuat penilaian yang melibatkan pikiran, gagasan, dan emosi dalam menyikapi suatu fenomena. Sifat naratif kartun sebagaimana pada seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* menceritakan suatu peristiwa dengan alur yang jelas dalam visualisasi gambar dalam panel bersifat kartunal yang terpola dalam urutan tertentu. Sifat ikonik kartun dapat dilihat pada salah satu tokoh yang merupakan ikon dari Benny Rachmadi yang tidak hanya sebagai subjek, namun menjadi objek yang terlibat langsung dalam berbagai peristiwa. Sifat ikonik pada kartun memperlihatkan kecenderungan subjektifitas dari seorang kartunis dalam proses kreatif pembuatan kartun.

Jakarta adalah kawasan yang mempunyai mobilitas tinggi sehingga membutuhkan sarana transportasi yang memadai. Mobilitas masyarakat yang tinggi dipengaruhi juga oleh tingkat kepadatan penduduk di kota Jakarta yang menyebabkan banyak masyarakat bekerja di Jakarta namun lebih memilih tinggal di daerah pinggiran. Keberadaan angkutan umum bagi masyarakat yang belum mempunyai akses pada angkutan pribadi menjadi kebutuhan dalam mobilitas masyarakat Jakarta. Angkutan umum merupakan alternatif yang dapat mendukung aktivitas sehari-hari dengan banyak pilihan mode tergantung selera dan kondisi keuangan tiap individu.

Transportasi perkotaan tidak hanya sekadar menyangkut masalah pengangkutan manusia atau barang, namun mencakup sesuatu yang kompleks dalam berbagai ranah kehidupan. Transportasi mempengaruhi kehidupan fisik, ekonomi, dan sosial masyarakat terutama yang tinggal di perkotaan. Angkutan umum bukan hanya sekadar alat berpindah tempat, namun mempunyai beberapa makna, di antaranya

Buku ini tidak diperjualbelikan.

sebagai sarana mobilitas, media interaksi sosial, sebagai mata pencaharian, dan media aktualisasi diri.

Angkutan umum menjadi pendukung bagi masyarakat Jakarta dalam beraktivitas terkait perpindahan orang atau barang/jasa dari satu tempat ke tempat lain. Hal ini berpengaruh pada kegiatan perpindahan modal sehingga dapat dikatakan bahwa angkutan umum adalah salah satu sarana pendukung dalam perekonomian suatu negara. Angkutan umum menghadirkan interaksi antara berbagai pihak, di antaranya interaksi antarpemumpang, interaksi antarawak, dan interaksi antara penumpang dengan awak angkutan umum. Awak angkutan umum sepenuhnya menyandarkan hidup pada armada yang dijalkannya, namun hal ini bukan berarti tertutup peluang bagi orang lain untuk memanfaatkan angkutan umum dalam mencari nafkah. Adanya pedagang asongan, pengamen, pencari sumbangan dalam angkutan umum merupakan orang-orang yang dapat memanfaatkan peluang angkutan umum sebagai media untuk mencari nafkah, kecuali copet dan penodong adalah pihak yang memanfaatkan ruang sempit dan privasi dalam angkutan umum hanya untuk mencari keuntungan pribadi dan merugikan orang lain. Angkutan umum dapat menjadi sebagai media untuk aktualisasi diri yang diwujudkan dengan perilaku pilih-pilih mode angkutan umum dengan orientasi pada prestise. Angkutan umum dapat menjadi media berekspresi dan berkeaktifitas bagi sebagian awak melalui bahasa jalaran dan optimalisasi sarana yang telah ada. Angkutan umum juga dapat memberikan keuntungan bagi pihak lain yang ingin memasarkan suatu produk yang diwujudkan dalam pencitraan produk dengan media angkutan umum melalui iklan berjalan.

Kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* karya Benny Rachmadi menggambarkan gaya hidup masyarakat Jakarta, terutama yang berkaitan dengan masyarakat pengguna angkutan umum yang lebih berorientasi pada golongan menengah ke bawah atau bagi mereka

yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Masyarakat metropolitan merupakan masyarakat yang menghargai waktu, seiring dengan mobilitas yang tinggi, sehingga pengguna angkutan umum bagi sebagian kalangan lebih bersifat fungsional dan kurang begitu memperhatikan masalah gengsi sebab yang menjadi orientasi utama adalah sampai di tempat tujuan dengan tepat waktu. Salah satu fungsi dari kartun adalah sebagai media refleksi pemikiran, pandangan, dan kenyataan visual yang terjadi pada satu tempat dan satu masa atau zaman yang diwakilinya. Kartun seri *Lagak Jakarta Edisi Transportasi* memberikan representasi terhadap fenomena kehidupan masyarakat Jakarta sebagai masyarakat metropolitan sebab materi yang disajikan tidak hanya berisi humor belaka, namun sebuah refleksi keadaan masyarakat metropolitan dalam bertransportasi, terutama angkutan umum.

Selain menjadi media representasi serta refleksi, kartun sebagaimana karya seni grafis lainnya berusaha untuk menyampaikan suatu pesan. Pesan yang ingin disampaikan oleh pembuat karya seni tersebut (kartunis) merupakan buah pemikiran, pandangan, dan cerminan kenyataan visual yang terjadi (Hafiz, 2006). Artinya *setting* ruang dan waktu dalam sebuah kartun tidak jauh berbeda, bahkan bisa sama dengan lingkungan keseharian dari sang kartunis. Sebagaimana Benny Rachmadi dalam berkarya yang mempunyai kecenderungan untuk mengambil *setting* ruang dan waktu dari lingkungan tempat ia tinggal sehingga kartun Benny dalam *Lagak Jakarta edisi Transportasi* merupakan kenyataan sehari-hari yang dihadapinya.

Melalui analisis mendalam yang telah disajikan oleh buku ini, kita dapat menangkap pesan yang ingin disampaikan oleh *Lagak Jakarta Edisi Transportasi*:

1. Angkutan umum adalah selayaknya pedang bermata dua, memiliki efek positif dan negatif. Dualitas tersebut saling bertentangan, menyangkut keuntungan dan kerugian yang dihadapi masyarakat pengguna angkutan umum.

2. Angkutan umum di Jakarta sangat beragam, bahkan dapat dibuat klasifikasi untuk setiap jenisnya. Masyarakat bebas memilih mode angkutan umum yang sesuai dengan keinginan. Unitilitas dalam mode angkutan umum yang menyebabkan terjadinya kompleksitas dalam transportasi perkotaan.
3. Tipe dan karakter pengguna angkutan umum juga sangat berwarna. Pengguna yang dimaksud tidak hanya pihak yang menjadi pemakai saja (penumpang), namun juga awak angkutan umum yang menjadi pengguna angkutan umum untuk mencari uang.
4. Kehidupan di Kota Jakarta sangatlah keras. Jakarta sebagai ibu kota negara merupakan sentra bisnis dan pemerintahan yang memberikan banyak prospek cerah, namun harus didasari oleh kerja keras dalam menghadapi persaingan yang ketat.
5. Sang kartunis, Benny Rachmadi, ingin menyampaikan kegelisahannya terhadap fenomena yang terjadi dalam masyarakat. Melalui coretannya, secara ikonografi lewat goresan dan teknik pengaturan warna terang dan gelap (*chiaroscuro*) dengan goresan yang banyak, merupakan refleksi dari sebuah kegelisahan. Hal ini menunjukkan bahwa kepekaan Benny Rachmadi terhadap kehidupan bermasyarakat cukup tinggi.

Melalui pesan-pesan tersebut diharapkan dapat diformulasikan berbagai solusi kreatif untuk menyelesaikan masalah transportasi perkotaan, utamanya terkait dengan permasalahan angkutan umum, yang lebih difokuskan pada perilaku masyarakat pengguna dan awak angkutan umum yang kurang disiplin. Buku ini juga diharapkan dapat menambah wacana dalam penelitian mengenai kartun, khususnya kartun Indonesia, selain dapat membangkitkan kecintaan dan kebanggaan pada kartun dalam negeri yang sampai sekarang belum sepenuhnya mendapat pengakuan dan mendapat penghargaan dari masyarakat. Terakhir, buku ini dapat memberikan peluang dalam memperkaya

Buku ini tidak diperjualbelikan.

kajian dalam Antropologi, demi kemajuan Antropologi sebagai salah satu ilmu yang oleh sebagian masyarakat masih dipandang sebelah mata. Keragaman kajian dalam Antropologi penulis harapkan dapat menarik minat pihak-pihak yang sedang mendalami kajian Antropologi untuk selalu mencari hal-hal baru yang dapat dijadikan kajian penelitian untuk memperkaya khasanah Antropologi Indonesia.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Daftar Pustaka

- Ahmad, H., Maulana, B., & Zpalanzani, A. (2006). *Histeria! komikita, membedah komikita masa lalu, sekarang dan masa depan*. Elex Media Komputindo.
- Ajisatria, Wisnu. (2003). *Bersepeda sebagai gaya hidup (Studi kasus empat anggota cycling enthusias Yogyakarta)* (Skripsi sarjana tidak diterbitkan, Jurusan Antropologi Budaya, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta).
- Aminah, S. (2016). *Penataan transportasi publik-privat dan pengembangan aksesibilitas masyarakat*. Airlangga University Press.
- Anwari. (1999) *Indonesia tertawa, srimulat sebagai sebuah subkultur*. LP3ES.
- Audifax. (2005). *Mite Harry Potter: Psikosemiotika dan misteri simbol di balik kisah Harry Potter*. Jalasutra.
- Baudrillard, Jean P. (2006). *Masyarakat konsumsi*. Kreasi Wacana.
- Berger, Arthur Asa., (2010). *Pengantar semiotika: Tanda-tanda dalam kebudayaan kontemporer*. Tiara Wacana.
- Bergstad. et.al., (2011) "Subjective well-being related to satisfaction with daily travel". https://www.researchgate.net/publication/226285680_Subjective_well-being_related_to_satisfaction_with_daily_travel
- Bog-Bog Bali Cartoon Magazine: Mountain Edition. (2005, Januari). Bali Duti Graffiti.

- Budiman, Kris. (2003). *Semiotika visual*. Penerbit Buku Baik.
- Casson, Roland W. (Ed.). (1981). *Language, culture, and cognition: Anthropological perspectives*. Macmillan.
- Fass, Paula. S. (Ed.). (2004). *Encyclopedia of children and childhood: In history and society*. Macmillan Reference USA.
- Fiddy, Roland. (1995). *Lucu dan fanatik pada kucing*. PT Elex Media Komputindo.
- Fiske, John (2006). *Cultural and communication studies: Sebuah pengantar paling komprehensif*. Jelasutra.
- Gun-Gun. (2002). *Reformasi hi..hi..hi..100 kartun Gun Gun setelah 100 minggu I brewok masuk prangko*. Museum Pendet dan Arti Foundation.
- Hadi, Tukirno. (1997). *Humoria 5: Si mas*. Elex Media Komputindo.
- Handajani, M., Nugroho, A. K., & Harmini. (2020). *Sistem monitoring dan passanger information system bus Trans Semarang*. University Press.
- Hendrowinoto. (2002). *Ayah Bunda Bung Karno: R. Soekeni Sosrohardjo, Nyoman Rai Srimben*. Republika
- Hidayat, R. S., & Masinanbow, E. K. M. (Eds.). (2001). *Semiotika, mengkaji tanda dalam artifak*. Balai Pustaka.
- Indarto, K. (1999). *Sketsa di tanah mer(d)eka, kumpulan karikatur*. PT Tiara Wacana.
- Irancartoon. (2020). Gallery of int'l cartoon contest "we defeat corona virus". <https://www.irancartoon.com/site/gallery/gallery-of-intl-cartoon-contest-we-defeat-coronavirus#&gid=1&pid=143>
- Jones, Holmes. (Ed.). (2013). *Handbook of autoethnography*. Routledge.
- Kokkang, W. (2020). *Kartun Wahyu Kokkang*. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10221158620769853&set=pb.1074937118.-2207520000.&type=3>
- Kumar, V. T. M., & Dahiya, B. (2017). Smart economy in smart cities. Dalam T. M. Vinod Kumar (Ed.). *Smart Economy in Smart Cities* (International Collaborative Research: Ottawa, St. Louis, Stuttgart, Bologna, Cape Town, Nairobi, Dakar, Lagos, New Delhi, Varanasi, Vijayawada, Kozhikode, Hong Kong), 52–152. Springer Nature Singapore.
- Laksana, P. M., Brata, N. T., Ertanto, K., Riomandha T., Gunawan. (2000). *Permainan tafsir, politik makna di jalan pada pengujung Orde Baru*. Insist Press.

- Masuk bui gara-gara kartun, usut asal. (2002, Januari). *Intisari*.
- Mc Cloud, Scott. (2001). *Understanding comics: Memahami komik*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Mishon, Joel. (2003). *Cartoon workshop, how to create humour*. Collins.
- Misrad, M. (1997). *Lagak Jakarta edisi trend dan perilaku*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Museum Pendet. (2004). *Bali pulau kartun, island of cartoon, 20 tahun langkah I Brewok Gun Gun*. Pendet Press.
- Puspita, S. (2017, 22 Mei). DTKJ: 30 persen penghasilan warga Jakarta untuk naik transportasi umum. *Kompas*. <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/05/22/16380531/dtkj.30.persen.penghasilan.warga.jakarta.untuk.naik.transportasi.umum>
- Rachmadi, Benny. (1997). *Lagak Jakarta: Edisi transportasi*. Kepustakaan Populer Gramedia (KPG).
- Rachmadi, Benny. (1999). *Lagak Jakarta: Hura-hura pemilu '99*. Kepustakaan Populer Gramedia (KPG).
- Roikan. (2013). Blues on the bus (Etnografi transportasi bagian 2). <https://sandansepianthropologi.blogspot.com/2013/04/blues-on-bus-etnografi-transportasi.html>.
- Roikan. (2013). Kartun, ngalay dan ibukota (part 2). <https://www.roikansoekartun.com/2014/01/kartun-ngalay-dan-ibukota-part-2.html>.
- Roikan. (2013). Oplosan dalam bus: Etnografi transportasi. <https://sandansepianthropologi.blogspot.com/2013/03/oplosan-dalam-bus-etnografi.html>
- Roikan. (2015). Naik sang mantan. <https://sandansepianthropologi.blogspot.com/2015/03/naik-sang-mantan.html>
- Roikan. (2015). Sehari dangdut dalam bus. <https://sandansepianthropologi.blogspot.com/2015/03/sehari-dangdut-dalam-bus.html>
- Roikan. (2019). Menelisik politik transportasi ibukota dan membangun kultur bertransportasi. <https://www.roikansoekartun.com/2019/11/menelisik-politik-transportasi-ibukota.html>
- Roikan. (2019). Sahabat sejati dari beasiswa sampai rumah impian. *Kompasiana*. <https://www.kompasiana.com/roikan39316/5c7760e daeebe120ce026cf3/sahabat-sejati-dari-beasiswa-sampai-rumah-impian?page=1>

- Setiawan, M. Nashir. (2002). *Menakar Panji Koming, tafsiran komik karya Dwi Koendoro pada masa Reformasi tahun 1998*. Buku Kompas.
- Shortell, T., & Brown, E. (Eds.). (2014). *Walking in the European city: Quotidian mobility and urban ethnography*. Ashgate.
- Sobur, Alex. (2006). *Semiotika komunikasi*. PT Remaja Rosdakarya.
- Sudarmo, Darminto. M. (2004). *Anatomi lelucon di Indonesia*. Buku Kompas.
- Sulaiman, J. (2003). *Si bundel 2*. Creativ Media Jakarta.
- Suprana, Jaya. (2013, 18–19 Desember 2013). Pembukaan pameran pesta kartun pakarti [Sambutan]. Pameran Pesta Kartun Pakarti: TIM, Jakarta, Indonesia.
- Susanto, A. B. (2001). *Potret-potret gaya hidup metropolis*. Penerbit Kompas.
- Warner, Marina. (2007). *Monsters of our own making: The peculiar pleasures of fear*. University of Kentucky Press.
- 5 tips hemat biaya transportasi bagi warga pinggiran yang kerja di Jakarta. (2018). *Lifepal*. https://lifepal.co.id/media/tips-hemat-biaya-transportasi-bagi-warga-pinggiran/?utm_campaign=MEDIA_biaya-transportasi-di-jakarta&utm_source=media&utm_medium=inarticle_text&utm_content=biaya-transportasi-di-jakarta



Daftar Singkatan

- AKAP : Antar Kota Antar Provinsi
AKDP : Antar Kota Dalam Provinsi
DAMRI : Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia
RMB : Rute Metode Baru

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Glosarium

Antropologi

Ilmu yang secara khusus mempelajari manusia dari aspek fisik dan budaya. Studi tentang masyarakat dan budaya manusia serta perkembangannya.

Etnografi

Metode penelitian dalam antropologi yang mengedepankan keterlibatan peneliti dengan lingkungan sekitar dengan mengutamakan pengamatan langsung dan wawancara mendalam.

Gaya Hidup

Cara aktualisasi diri yang berkaitan dengan kelas sosial ekonomi untuk menunjukkan citra seseorang, dikenal pula dengan pencitraan diri.

Humor

Sesuatu yang lucu dan menimbulkan kegelian atau tawa.

Kartun

Ilustrasi dengan menekankan momentum yang didominasi oleh humor dan berfungsi sebagai hiburan.

Kartunis

Orang yang menggambar kartun dan mendayagunakan karya untuk publikasi, advokasi, maupun tujuan komersial.

Karikatur

Ilustrasi yang digunakan untuk mengungkapkan ketidaksenangan pada sesuatu yang berfungsi sebagai media sindiran. Dapat juga berupa gambar distorsi wajah yang eksageratif.

Kartun Politik

Dikenal sebagai kartun editorial yang menjadi visualisasi ide atas isu tertentu.

Kartun Strip

Kartun semi komik terdiri dari empat panel yang dilengkapi dengan atau tanpa teks.

Komik

Ilustrasi gambar cerita bernarasi yang panjang dengan balon kata. Gambar detail pada panel khusus.

Makna

Signifikasi dan tafsir atas tanda dan objek budaya.

Metropolitan

Kawasan perkotaan yang relatif besar, baik dari ukuran wilayah dan penduduk. Terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berjumlah penduduk di atas 200.000 jiwa.

Pola Konsumsi

Berbagai macam informasi yang memberikan gambaran mengenai jenis, jumlah, dan frekuensi pemakaian serta penggunaan rutin barang/jasa tertentu.

Proses Kreatif

Proses khas pengerjaan karya oleh seorang seniman dari ide sampai eksekusi karya.

Punakawan

Penasihat pejabat kerajaan dalam pewayangan yang merepresentasikan suara rakyat.

Semiotika

Ilmu tentang pengkajian tanda dan segala sesuatu yang berhubungan dengan tanda beserta pemaknaannya.

Taksonomi

Analisis untuk mempermudah penentuan klasifikasi atas suatu objek atau fenomena.

Transportasi

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan beragam moda angkutan.

Visualisasi

Proses ilustrasi suatu objek dalam ragam media dengan beragam teknik dan media.



Indeks

- Analisis, 13
 Analisis taksonomi, 68
 Angkutan air, 63
 Angkutan darat, 61
 angkutan umum, 3, 6, 9, 13, 39, 40,
 41, 44, 46, 47, 49, 51, 52, 53,
 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62,
 63, 70, 74, 76, 83, 85, 88, 92,
 93, 95, 97, 98, 101, 102, 105,
 115, 118, 119, 123, 124, 125,
 126, 127, 131, 132, 133, 141,
 142, 143, 145, 150, 156, 157,
 158, 159, 162, 164, 166, 175,
 176, 177, 179, 183, 184, 200,
 204, 206, 207, 209, 210, 212,
 216, 227, 228, 229, 230, 232,
 233, 234, 235, 236, 237, 238,
 239, 240, 242, 243, 244, 245,
 246
 Anthropomorphism, 36
 Antropologi, 13, 58, 59, 73, 97, 144,
 247, 249, 255, 263
 Awak angkutan umum, 41, 142,
 156, 177, 207, 228, 235, 244,
 246
 Bajaj, 41, 42, 60, 62, 77, 78, 79, 81,
 84, 134, 135, 157, 180, 228
 Barthes, 65, 122, 123, 125
 Benny Rachmadi, 8, 9, 10, 11, 12,
 13, 14, 25, 37, 38, 39, 40, 43,
 44, 45, 46, 47, 50, 54, 56, 57,
 66, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 76,
 77, 79, 81, 82, 83, 87, 88, 89,
 90, 91, 93, 94, 95, 96, 99,
 101, 104, 105, 106, 107, 108,
 109, 110, 111, 112, 113, 114,
 115, 116, 117, 118, 119, 121,
 123, 125, 126, 127, 128, 129,
 130, 132, 133, 135, 136, 137,
 138, 140, 141, 142, 145, 146,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

- 147, 148, 150, 152, 154, 155,
157, 158, 163, 165, 168, 169,
171, 173, 175, 177, 179, 180,
182, 184, 185, 187, 189, 190,
192, 193, 194, 196, 198, 200,
201, 203, 205, 208, 210, 211,
212, 213, 214, 215, 217, 220,
223, 225, 232, 233, 234, 237,
239, 240, 242, 243, 244, 245,
246
- Budaya, 6, 24, 76, 82, 122, 220, 223,
242, 255, 256, 263
- Bus, 1, 2, 3, 4, 5, 8, 39, 40, 43, 52,
53, 56, 58, 61, 63, 65, 97, 98,
100, 101, 103, 104, 107, 108,
109, 110, 111, 112, 113, 114,
115, 125, 126, 127, 129, 130,
140, 143, 144, 145, 146, 147,
148, 149, 150, 153, 154, 155,
156, 159, 160, 162, 163, 164,
166, 167, 168, 169, 170, 172,
173, 174, 176, 177, 178, 183,
186, 188, 189, 191, 193, 194,
195, 197, 198, 199, 200, 212,
216, 217, 218, 226, 228, 230,
231, 232, 234, 239, 240, 250,
251
- Bus Kota Reguler, 98, 109
- Bus patas AC, 39, 63, 101, 107, 108,
109, 110, 145, 146, 153, 154,
160, 230
- Casson, 60, 62, 69, 250
- Copet, 157, 173, 174, 176, 197, 198,
199, 200, 244
- Data, 13, 14, 59, 84, 92
- Editorial, 10, 16, 18, 19, 20, 21, 25,
241, 242, 256
- Eksagerasi, 16, 23, 24, 34
- Etnografi, 251, 255
- Frame*, 50, 138
- Fresco, 17, 18
- Gaya, 9, 10, 12, 13, 23, 24, 25, 28,
29, 37, 38, 47, 59, 123, 130,
150, 153, 179, 206, 219, 229,
230, 231, 232, 234, 236, 237,
238, 239, 240, 244, 249, 252,
255
- Gaya hidup, 9, 12, 13, 29, 37, 47, 59,
123, 179, 206, 230, 231, 232,
236, 237, 238, 239, 240, 244,
249, 252
- Gaya Visualisasi Kartun, 23
- Generic, 62, 63
- Getek, 7, 39, 63, 120, 121, 131, 157,
188, 230
- Halte, 43, 64, 98, 127, 128, 177
- Humor, 8, 10, 11, 12, 16, 17, 18,
19, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28,
29, 30, 31, 32, 33, 36, 43, 46,
241, 242, 245, 255
- Humor Bisu, 33
- Humor Kejutan, 32
- Humor kritis, xix
- Humor Penglihatan, 31
- Iconic insign*, 50
- Ikon, 49, 50, 69, 84, 125, 138, 148,
211, 217, 243
- Ilustrasi, 16, 17, 55, 256
- Indeks, 55, 220
- Jakarta, 8, 9, 12, 13, 14, 21, 25, 36,
37, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 47,

- 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57,
58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 78,
80, 81, 83, 84, 85, 87, 91, 93,
102, 111, 115, 118, 119, 121,
123, 124, 125, 127, 131, 132,
133, 141, 142, 146, 148, 150,
151, 156, 158, 163, 164, 174,
186, 204, 219, 220, 221, 222,
223, 224, 225, 226, 227, 228,
229, 230, 231, 232, 233, 234,
235, 237, 239, 240, 242, 243,
244, 245, 246, 251, 252
- Karikatur, 15, 16, 256, 263
- Kartun, 8, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19,
20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27,
28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35,
36, 37, 39, 44, 45, 46, 241,
242, 244, 245, 250, 251, 252,
255, 256
- Kartun Broadsheet, 25
- Kartun Faux-naif, 28
- Kartun Imut, 26
- Kartun Indonesia, 246
- Kartunis, 8, 9, 12, 20, 21, 22, 23, 28,
36, 38, 255, 264
- Kartun Tabloid, 24
- Kebudayaan, 29, 37, 123, 220, 242,
249
- Kelas, 3, 4, 7, 11, 41, 44, 82, 109,
127, 143, 161, 179, 185, 208,
221, 222, 223, 229, 230, 231,
232, 234, 236, 237, 238, 239,
255
- Kelas menengah, 208, 222, 223, 239
- Klasifikasi Kartun, 20
- Kode, 49, 50, 65, 70, 71, 73, 80, 82,
88, 89, 101, 103, 107, 111,
114, 115, 119, 124, 125, 127,
128, 130, 131, 135, 137, 140,
150, 154, 164, 170, 188, 198,
201, 202, 206, 208, 226
- Kode action, 50
- Kode referensial, 49, 131, 154, 226
- Kode semik, 82, 130
- Kode simbolik, 71, 73, 82, 88, 101,
119, 135, 137, 150, 164, 170,
188, 201, 202, 206
- Komik, 12, 15, 16, 22, 29, 222, 256
komik ilustratif, 12
- Kondektur, 3, 141, 177, 178, 197
- Kota, 1, 3, 8, 40, 46, 49, 52, 57, 59,
60, 62, 65, 69, 74, 75, 76, 83,
85, 86, 87, 97, 98, 99, 109,
124, 126, 144, 146, 148, 150,
160, 163, 175, 181, 194, 216,
224, 226, 246, 253
- Kreator, 137
- KRL, 39, 40, 41, 46
- Lagak Jakarta, 8, 9, 12, 13, 14, 36,
37, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 47,
49, 51, 58, 59, 60, 62, 65, 81,
82, 123, 127, 133, 148, 158,
186, 221, 222, 226, 230, 237,
242, 243, 244, 245, 251
- Leksem sekunder, 61, 63
- Life form*, 62
- Makna, 15, 256
- Media, 29, 249, 250, 252, 264
- Metromini, 58, 60, 61, 62, 63, 102,
103, 104, 105, 106, 107, 109,
110, 127, 128, 197, 214
- Metropolitan, 12, 219, 223, 256

- Mikrolet, 60, 62, 63, 115, 116, 117, 224
- Mobilitas, 51, 58, 124, 126, 223, 224, 243
- Muh. Misrad, 35, 37
- Ojek, 60, 62, 63, 64, 67, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 155
- Omprengan, 60, 62, 118, 150
- Ongkos, 53, 59, 63, 91, 120, 134, 147, 154, 156, 159, 177, 178, 187, 188, 189, 191, 193, 194, 195, 196, 197, 204, 205
- Penanda, 122, 124
- Penelitian, 6, 13, 59, 246, 247, 255, 264
- Petanda, 122, 124
- Pola konsumsi, 229, 232, 233
- Proses kreatif, 8, 11, 23, 36, 45, 51, 242, 243
- Punakawan, 256
- Reader*, 14
- Refleksi, 21, 29, 39, 46, 47, 242, 245, 246
- Representasi Sosial, 15, 36
- RMB, 39, 60, 61, 62, 63, 110, 111, 112, 113, 114, 146, 147, 148, 159, 188, 189, 190, 191, 193, 217, 218, 253
- Roda, 2, 3, 4, 7, 8, 60, 61, 62, 63, 68, 78, 79, 83, 88, 124, 125, 228, 236
- Roland Barthes, 122, 123, 125
- Satire, 35
- Sejarah, 17
- Semiotika, 250, 252, 256
- Sepeda motor, 53, 55, 58, 63, 65, 67, 73, 111, 233, 236
- Sepeda ontel, 75, 76, 87, 209
- Sign*, 67, 79, 122
- Signification*, 122
- Signified*, 123
- Signifier*, 123
- Signifikasi, 123, 124
- Silly Humour*, 34
- Sistem klasifikasi, 59, 60, 62, 69
- Sobur, 37, 74, 229, 234, 252
- Sopir, 1, 2, 63, 79, 80, 81, 83, 86, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 101, 102, 108, 109, 110, 115, 117, 127, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 142, 156, 158, 159, 166, 174, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186, 189, 191, 193, 194, 195, 202, 203, 204, 206, 215
- Spesific*, 62
- Strip*, 19, 22, 23
- Surat kabar, 22, 170
- Taksonomi, 59, 60, 63, 69, 256
- Transportasi, 1, 7, 8, 9, 13, 14, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 47, 49, 53, 58, 59, 60, 62, 65, 81, 123, 125, 127, 133, 148, 158, 186, 230, 237, 242, 243, 244, 245, 256
- Tukang bajaj, 43, 137, 181
- Tukang Ojek, 67, 70, 76

Unique beginner, 62
Varietal, 62, 63
Visual, 14, 21, 23, 27, 29, 30, 34, 35,
36, 37, 39, 46, 47, 50, 55, 70,
112, 123, 132, 137, 208, 211,
215, 242, 245, 250, 263
Visualisasi, 8, 12, 23, 24, 30, 31, 47,
88, 90, 211, 241, 242, 243,
256

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Biografi Penulis

Roikan lahir di Lamongan, 30 Oktober 1983. Tertarik dengan dunia menggambar sejak kecil dan terinspirasi menjadi kartunis setelah melihat ilustrasi di Majalah Intisari karya Anton Nugroho. Total *ngartun* sejak melaksanakan nazar pada tahun 2006, jika kartun dimuat koran, akan berhenti merokok selamanya. Baru sadar pada potensi diri ketika menjadi juara kedua dalam Lomba Karikatur Chairil Anwar, FIB Universitas Airlangga pada tahun 2007. Menyelesaikan pendidikan S-1 di Antropologi Sosial FISIP Universitas Airlangga dan sering dianggap salah jurusan karena selalu bawa alat gambar. Melakukan kajian kartun berbasis antropologi dalam penulisan skripsi. Melanjutkan pendidikan S-2 di Ilmu Antropologi FIB Universitas Gadjah Mada dengan fokus pada kajian visual dan budaya kreatif. Saat ini menjadi peneliti junior di Center for Security and Welfare Studies (CSWS)



Buku ini tidak diperjualbelikan.

FISIP Universitas Airlangga. Menjadi pengurus harian di Federasi Kartunis Indonesia (PAKARTI) sebagai Wakil Ketua Departemen Pendidikan, Riset, dan Pengembangan (2019–2021). Aktif menulis kolom dan artikel di www.roikansoekartun.com. Penulis buku *Gojek, Gojlok, Momong: Studi Budaya Kreatif Kelompok Kartunis Kaliwungu* (2015), *Buku Pengantar Metode Penelitian Kualitatif Ilmu Politik* (S. Aminah dan Roikan) Prenada Media Group (2019), *Buku Pemilu dan Demokrasi: Sebuah Bunga Rampai* (sebagai Editor dan Kontributor) CV. Pilar Nusantara (2020).

Buku ini tidak diperjualbelikan.

ANGKUTAN UMUM DAN GAYA HIDUP:

Etnografi Semiotika Kartun Lagak Jakarta
Karya Benny Rachmadi Edisi Transportasi

Momen paling ceter dan tidak mudah dilupakan. "Tahun 2010 saya mengikuti tes CPNS LIPI. Sesampai turun di sebuah halte, saya menghampiri seorang tukang ojek yang sedang mangkal. "Mas, ojek ke LIPI ya," kata saya. Motor melaju menembus beragam jalanan dan semakin menyisir ke arah barat hingga akhirnya saya diturunkan pada lorong sebuah jalan layang. Tidak ada gedung oval putih di sebelahnya. "Udah Mas ... nyampe Slipi," kata tukang ojek. Rupanya,

sejak semula tukang ojek salah dengar. Saya sendiri belum paham Jakarta karena masih kedatangan kedua kalinya ke ibu kota setelah tahun 2008 untuk diklat menjadi guru les lukis di daerah Duri Kosambi. (Roikan, 2010).



Diterbitkan oleh:
LIPI Press, anggota Ikapi
Gedung PDDI LIPI Lt. 6
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta Selatan 12710
Telp.: (021) 573 3465 | Whatsapp 0812 2228 485
E-mail: press@mail.lipi.go.id
Website: lipipress.lipi.go.id | penerbit.lipi.go.id



ini tidak diperjualbelikan.