

ABSTRACT

This study discusses the history of the city with the viewpoint of pedicab drivers in the 1950s and 1970s. In that year the role of pedicab drivers was in a central position, due to the difficulty of fuel and the stagnant function of public transportation in the city, which had occurred in the period of the Japanese occupation and became worse in the following period. Added with the failure of substitution of transportation from machinery to animals (horses), due to difficulties in terms of feed and care so that some of them die. But at the beginning of independence failure the substitution was successfully replaced by human power in the form of pedicab transportation.

For this reason, in understanding the history of the city from the 1950s to the 1970s thoroughly and profoundly, it could not be without understanding their existence. Their central existence needs to be given a stage in the historical narrative of the city. Pedicab drivers as informal sector workers are predominantly migrants from villages that urbanize into the city. After the collapse of village-city colonialism it was connected to each other due to the collapse of economic production in the village. So, for the poor who do not have land in the village, some of them decide to find work in the city. At the beginning of the 20th century in the case of Yogyakarta, the number of unemployed boomed due to scorched earth politics, the second Dutch military aggression. Villages that initially provided jobs for them also lost their identity.

As pedicab drivers in the city, they have to do social relations with the owner of a pedicab company and its customers who are residents of the city. Through these relationships created social activities that support the needs of the city. Among other things, pedicab pedaled became a medium for transporting raw materials for the city, as well as distribution vehicles for various activities. So most likely, if at that time the pedicab driver chooses to stop, the city will stagnate due to the loss of the main media connecting the space. Whereas to be able to carry out the action, the city rower cannot be released by the function of the road. Therefore, through its pedestrian approach, the author wants to explore the historical writing of the city, where human power has a central role. In depth the purpose of this kind of writing will open our eyes to our understanding of how city works on the street level.

While for the method used in this study is the method of historical research (*oral history & everyday life*). Along with written sources (primary and secondary). The main primary source is a photo that documents events related to this study. Then for secondary sources journals, articles, books and, internet.

Keywords: *Desakota*, *Urban Society*, *Informal Sector*, *Pedicab*, *Social Relations*, *Streets*.

ABSTRAK

Penelitian ini membahas tentang sejarah kota dengan sudut pandang para pengayuh becak tahun 1950an hingga 1970an. Pada tahun tersebut peran pengayuh becak berada pada posisi yang sentral, akibat kesulitan bahan bakar dan mandeknya fungsi transportasi umum di kota, yang sudah terjadi pada periode zaman pendudukan Jepang dan semakin parah pada periode selanjutnya. Ditambah pula dengan gagalnya substitusi transportasi dari mesin ke hewan (kuda), akibat kesulitan dalam hal pakan dan perawatan sehingga sebagian dari mereka banyak yang mati. Namun pada awal kemerdekaan kegagalan substitusi tersebut berhasil digantikan oleh tenaga manusia dalam bentuk transportasi becak.

Untuk itu, dalam memahami sejarah kota pada tahun 1950an hingga 1970an secara menyeluruh dan mendalam, tidak bisa tanpa memahami keberadaan mereka. Keberadaan mereka yang sentral perlu diberikan panggung dalam narasi sejarah kota. Pengayuh becak sebagai pekerja sektor informal mayoritas merupakan migran dari desa yang berurbanisasi ke kota. Setelah ambruknya kolonialisme desa-kota saling terhubung akibat ambruknya produksi ekonomi di desa. Sehingga, bagi masyarakat miskin yang tidak memiliki tanah di desa, sebagian dari mereka memutuskan untuk mencari pekerjaan ke kota. Pada awal abad ke-20 dalam kasus Yogyakarta, jumlah pengangguran membludak yang diakibatkan oleh politik bumi hangus, agresi militer Belanda kedua. Desa yang awalnya menyediakan pekerjaan bagi mereka pun kehilangan identitasnya.

Sebagai pengayuh becak di kota, mereka harus melakukan hubungan sosial dengan pemilik perusahaan becak dan pelanggannya yang merupakan penghuni kota. Melalui hubungan-hubungan tersebut tercipta aktivitas sosial yang menunjang kebutuhan kota. Antara lain, becak yang dikayuh menjadi media untuk mengangkut bahan-bahan mentah keperluan kota, serta kendaraan distribusi berbagai kegiatan. Jadi kemungkinan besar, jika waktu itu pengayuh becak memilih untuk berhenti, kota akan mandek karena kehilangan media utama penghubung ruang. Sedangkan untuk dapat menjalankan aksinya, pengayuh kota tak bisa dilepaskan oleh fungsi jalanan. Oleh karena itu, melalui pendekatan pengayuhnya, penulis ingin mengeksplorasi penulisan sejarah kota, dimana tenaga manusia memiliki peran yang sentral. Secara mendalam tujuan dari penulisan semacam ini akan membuka mata kita terhadap pemahaman kita cara kerja kota di level jalanan.

Sedangkan untuk metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah (*oral history & everyday life*). Bersama dengan sumber tertulis (primer dan sekunder). Sumber primer yang utama ialah foto yang mendokumentasikan peristiwa-peristiwa yang berkaitan dengan penelitian ini. Lalu untuk sumber sekundernya jurnal, artikel, buku dan, internet.



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Kota Dikayuh oleh Kaki Manusia: Becak dalam Perkembangan Masyarakat Urban di Yogyakarta 1950an-1970an

Eka Rahayu Manggarsari

Universitas Gadjah Mada, 2019 | Diunduh dari <http://etd.repository.ugm.ac.id/>

Kata Kunci: *Desakota, Masyarakat Urban, Sektor informal, Becak, Hubungan sosial, Jalanan.*