

## MANUSIA PETE`-PETE` DAN PERAYAAN MAKASSARISME

**Syamsul Asri**

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ekonomi & Ilmu Sosial, Universitas Fajar

90234, Makassar

081355444893, syamsul.asri@unifa.ac.id / syamsulasri14@gmail.com

### Abstrak

Panggung sosial yang *pete`-pete`* hadirkan bersifat strategis karena perjumpaan antar warga kota yang difasilitasinya, diarahkannya, didevaluasinya dan ditundanya berlangsung massif, baik secara durasional maupun secara geografis; pada hampir semua belahan tubuh Kota Makassar hadir *pete`-pete`* di hampir semua waktu, bukan sekadar ketika *pete`-pete`* jalan *on the road* namun juga ketika *pete`-pete`* terparkir. Nilai inilah yang membuat *pete`-pete`* bisa dikaitkan secara konseptual dan praktis dengan wacana ruang publik di Kota Makassar, yang saya sebut sebagai Makassarisme; *pete`-pete`* adalah sejenis mode melintasi ruang Kota Makassar bersama orang lain. Kebersamaan ini memiliki ciri khusus yakni terjadi di atas/di dalam sebuah entitas mekanik yang bergerak, dalam situasi psikologi sosial yang temporer namun intens. Kebersamaan ini, secara sosial eksistensial, banyak menyumbang kepada definisi ke-kita-an yang dihidupi oleh warga Kota Makassar, terkhusus bagaimana mendefinisikan diri sendiri di hadapan orang lain, bagaimana mendefinisikan orang lain dalam suatu perjumpaan yang berhimpitan, dan bagaimana status serta nilai kekuasaan yang hadir di dalam, di antara dan di luar *pete`-pete`*. Tulisan ini dibangun dalam kerangka penelitian lapangan (*field research*) yang menggunakan pendekatan fenomenologis etnografis. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah etnografi panggung (*stacial ethnography*) dalam bentuk mengendarai, memakai, memaknai (*verstehen*) *pete`-pete`* dan wawancara mendalam (*deep interview*) dengan subjek yang berkepentingan dengan *pete`-pete`*. Metode analisis data yang digunakan adalah *out-croppings* terhadap data lapangan dan materi wawancara untuk memperoleh data kualitatif tentang relasi *pete`-pete`* dengan wacana & praksis social Makassarisme. Penyelidikan yang lebih detail terhadap hal ini diharapkan mampu membantu warga Kota Makassar untuk memahami *pete`-pete`*nya dan konsekuensi yang dibawanya.

**Kata Kunci:** *pete`-pete`*, ruang publik, panggung sosial

### PENDAHULUAN

Dalam filsafat, manusia berdasarkan gradasi kehadirannya dalam sejarah lazimnya dikelompokkan ke dalam dua pembagian, yakni sebagai *homo* dan sebagai *zoon*. *Homo* merujuk kepada kualitas kehadiran manusia yang ahistoris dalam pengertiannya sebagai entitas yang tidak tunduk kepada laju zaman dan keanekaragaman tempat dan habitat. *Homo* adalah penegasan bahwa manusia memiliki substansi

abadi yang dengannya manusia disebut manusia dan tanpanya manusia tidak akan disebut manusia. Substansi tersebut adalah kehendak untuk menyempurna. Manusia, siapapun dia, selalu tunduk kepada kesempurnaan dan senantiasa mencari jalan kedekatan kepada kesempurnaan. Tidak ada perdebatan tentang realitas hal ini, meski harus diperhatikan bahwa kesempurnaan dalam persepsi manusia bisa saja bukanlah kesempurnaan hakiki.

*Zoon*, secara beriringan, adalah kualitas manusia yang tunduk kepada sejarah, kepada tempat dan ruang, kepada tubuh. *Zoon* adalah sebutan bagi manusia ketika lapar ia makan, ketika haus ia minum, ketika terancam ia akan lari atau melawan dan membenci, ketika diuntungkan maka ia akan mendekat dan mencintai.

*Homo* dan *zoon* bukanlah dua situasi kemanusiaan yang bertentangan secara diametral satu sama lain. Posisi idealnya ialah *homo* mengasasi, mengarahkan dan mengevaluasi *zoon*, sementara *zoon* menerjemahkan *homo* ke dalam sejarah secara kreatif sehingga bentuk-bentuk pengungkapan kebenaran abadi bisa tampil secara terbarukan terus menerus dalam ruang waktu. Dengan demikian manusia tidak saja memiliki satu tahapan eksistensial, melainkan dua tahapan yang mesti teraktual secara bersamaan agar wajah peradaban insani bisa teraktual.

Tidak bisa dipungkiri bahwa harmoni antara *homo* dan *zoon* sangat berat untuk teraktualisasi. Subjek yang bisa mewujudkan hal tersebut hanya para nabi as. yang, dibawah bimbingan dan rahmat ilahi, hadir sebagai mercusuar bagi manusia pada umumnya. Apa yang lazim dijumpai adalah kecenderungan pada salah satu tarikan; cenderung pada *homo* dan meminggirkan *zoon* atau sebaliknya. Lebih-lebih pada zaman materialisme seperti saat ini, dimensi *zoon* pada manusia terlihat jelas telah membajak seluruh bangunan kemanusiaan, hingga bahkan, tidak saja meminggirkan *homo*, melainkan membajak dengan halus kehendak atas *homo*, sehingga upaya untuk mengaktualkan dimensi *homo* manusia sebenarnya adalah ekspresi dari *zoon* itu sendiri. Nilai-nilai transendental ahistoris seperti kebaikan, kasih sayang, keadilan dan cinta dibajak sebagai selubung bagi kepentingan diri, keluarga, golongan, dan kelompok.

Dari sini terlihat bahwa harmoni antara *homo* dan *zoon* merupakan kondisi paripurna dari kemanusiaan, yang hanya akan terwujud jika bimbingan ilahi melalui teladan manusia pilihanNya diberi ruang untuk tumbuh. Menjadi manusia, dalam pengertian menemukan titik seimbang antara Prinsip dan Manifestasi, antara Nilai dan Sejarah, antara Yang Ideal dengan Yang Nyata, tidak bisa tidak mesti berporos pada manusia sempurna (*perfect man/insan kamil*) itu sendiri. Tanpa manusia sempurna maka selamanya manusia hanya akan meraba dalam gelap yang berlapis, bukan hanya tentang definisi kesempurnaan dan manifestasi

historisnya, melainkan juga pengenalan terhadap kesempurnaan itu sendiri.

Teks ini ditulis untuk menegaskan bahwa meskipun *pete`-pete`* adalah ekspresi dari *zoon* yang tertanam dalam sejarah, namun *pete`-pete`* juga adalah, sebagaimana ekspresi *zoon* yang lain, jejak *homo* yang selalu ingin baik, benar, indah dan sempurna. Meski kesempurnaan mutlak mustahil dalam sejarah, namun kesempurnaan yang dimungkinkan oleh prasyarat-prasyarat materil, sosial, emosional dan eksistensial selalu bisa diwujudkan hingga taraf yang dimungkinkan. Inilah kondisi harmoni antara *homo* dan *zoon*, suatu harmoni yang kadang muncul di atas *pete`-pete`*. Tujuan teks ini ialah hadirnya pemaknaan (*verstehen*) tentang relasi antara praksis mengendarai/menggunakan *pete`-pete`* & wacana *pete`-pete`* (*pete`-pete`* sebagai objek dan horizon percakapan dan politik referensi) dengan kebersamaan sosio-antropologis antar warga Kota Makassar.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Supir *Pete`-Pete`* Dan Kegelisahan Kuasa Simboliknya

Frase "hanya tuhan dan supir *pete`-pete`* yang tahu kapan *pete`-pete`* akan berhenti" menandai sebuah subjektivitas dan model keaktoran yang bebal, tanpa aturan, terburu-buru serta sangat berkuasa, setidaknya dari perspektif sesama pengguna jalan raya di Kota Makassar. Supir *pete`-pete`* merupakan *citizen* Makassar yang sah, meski dalam kontroversinya yang terkenal; jalan raya di Kota Makassar adalah rumah kedua setelah rumah keluarga (supir *pete`-pete`* dihidupi sekaligus menghidupi jalan raya) yang karenanya kadang dimaknai oleh sang supir sebagai rumah yang bisa (atau diharapkan bisa) mentoleransi aksi-aksi pelanggaran hukumnya.

*State of exception* dari Giorgio Agamben bisa diharapkan untuk menjelaskan mengapa supir *pete`-pete`* bertindak terburu-buru di atas jalan raya Kota Makassar.<sup>1</sup> Dalam situasi normal dan keseharian, sitiap masyarakat dan ranah kepublikan mengamini sejenis kesepakatan minimum tentang apa yang ada, apa yang baik, apa yang

<sup>1</sup> Tentang uraian Agamben soal *state of exception* lihat Ritzer, George dan J. Goodman, Douglas. *Teori Sosiologi Modern*, Jakarta: Kencana, 2014, h. 197

benar, apa yang indah dan bagaimana cara agar kebenaran, kebaikan dan keindahan tetap hadir dan tidak hilang di tengah-tengah kebersamaan. Setiap masyarakat tidak lepas dari hukum ini, dan kepercayaan (*trust*) adalah inti yang menjadi asas (*vital core*) dari keadaan normal tersebut. Namun, setiap masyarakat dan ranah kepublikan juga mengenal kondisi di mana apa yang dianggap normal ditunda, *dipause*, diselingi dengan tindakan yang berasal dari *tate of exception* alias kondisi pengecualian. Pengecualian dari apa? Pengecualian dari normalitas sehari-hari.

*State of exception* merujuk kepada kondisi yang memungkinkan ditundanya, dibengkokkannya, dilanggarnya definisi kemanusiaan dan prasyarat yang memungkinkan definisi tersebut hadir dan beroperasi dalam ruang sosial yang normal, yang di mana selama penundaan dan pembengkokan tersebut hadir situasi dan kondisi pengecualian, sebuah situasi dan kondisi yang dengan sendirinya akan diisi oleh tiga tipe tindakan, yakni (1) anarki, sebab *state of exception* telah hadir dan menyelengi otoritas politik, ekonomi dan sosial yang lazim dipahami sebagai sumber sekaligus pelindung *trust*. *State of exception* menunda *trust* sehingga saling percaya antar individu goyah sehingga gampang hadir ketakutan dan kecemasan, dua hal yang menjadi syarat anarki. Kerusuhan Mei 1998 merupakan contoh yang konkret tentang hal ini;

(2) Totalitarianisme dan otoritarianisme, sebab *state of exception* menganggap demokrasi adalah menopause politik, demokrasi tidak sanggup lagi menginspirasi publik tentang hal-hal besar yang menggugah, malah demokrasi terbenam sepenuhnya ke dalam urusan birokratik yang koruptif, kenegaraan yang seremonial, kepublikan yang jadi tontonan dalam simulasi politik yang dirangsang terus oleh media. Kegagalan dan kegagalan demokrasi inilah yang diinterupsi oleh *state of exception* dalam bentuk instalasi keaktoran politik nondemokratik yakni otoritarianisme dan totalitarianisme. Dalam segi permukaan/penampilan politik, otoritarianisme dan totalitarianisme sanggup menghidupkan imaji politik platonisme dalam bentuk pembebasan absolut dari ketidakadilan yang membelenggu. Pada titik ini demokrasi sebagai prosedur substansial untuk membicarakan dan menemukan kebaikan bersama (*common good*) ditunda oleh hadirnya satu individu super karismatik dengan mesin politik yang mengancam dan tidak puas terhadap kondisi demokratis. Soeharto dan rezim politik orde barunya bisa dipajang sebagai eksemplar dari

*state of exception* tipe ini;

Dan yang terakhir (3) kewajaran-yang-disinisasi, sebab *state of exception* dalam operasinya menunda kewajaran keseharian pada akhirnya menjadi kewajaran baru yang disikapi secara sinis oleh aktor lain yang tidak menyepakatinya. *State of exception* tipe ini, berbeda dengan kedua tipe *state of exception* sebelumnya, hanya bisa hadir dalam tatanan masyarakat yang dimediasi oleh informasi secara radikal dalam menyelenggarakan *trust*-nya. Dalam masyarakat biasa, *trust* diinisiasi, didistribusikan dan dievaluasi dalam interaksi sosial yang bahan bakunya adalah saling menatap antar satu anggota masyarakat dengan anggota masyarakat yang lain, namun dalam masyarakat yang menyandarkan *trust*-nya kepada lalu lintas informasi maka tatap muka menduduki posisi minor dihadapan konstalasi informasi.

Masyarakat tipe ini tidak hanya gampang memperoleh akses kepada satu informasi, namun juga dihidupi dan menghidupi informasi itu sendiri. Emas bening adalah nama bagi informasi di mata masyarakat tipe ini. Tanpa informasi maka lalu lintas kapital akan macet, sesuatu yang dianggap sangat merugikan. Bahkan, informasi telah menjelma kapital yang diperjualbelikan dan dikomodifikasi. Dalam masyarakat seperti ini, definisi tentang apa yang normal dan tidak normal sangat cair, tergantung kepada relasi kuasa yang mengevaluasi forma-forma informasi yang sedang bekerja. Sehingga, begitu satu forma normalitas hadir dan dipersepsi sebagai manifestasi *trust*, dengan segera hadir normalitas lain yang menginterupsi dan membengkokkan normalitas sebelumnya.

Di sini, *state of exception* bukanlah keterputusan yang radikal dari situasi normal melainkan sebetulnya agen kontestasi bagi normalitas. Nah, jika demikian *state of exception* tipe ini bisa dipahami sebagai kewajaran yang disinisasi oleh normalitas yang ditunda dan dibengkokkannya hingga *state of exception* juga ditunda oleh *state of exception* yang lebih baru atau tepatnya lebih seksi dalam formasi informasinya. Contoh bagi *state of exception* ini adalah kawasan Genting Island di Malaysia.

Dari penjelasan tentang *state of exception* ini, kita bisa dengan hati-hati menengahkan bahwa supir *pete'-pete'* menyandarkan tindakan supra hukumnya kepada *state of exception* tipe ketiga, yakni *state of exception* yang tidak ingin mengambil jarak radikal dari situasi normal sehari-

hari, namun meminta untuk dipahami, meminta untuk dibiarkan, meminta untuk ditoleransi, meminta untuk diakui keberadaannya meski sang pendaku yakni pengguna jalan raya yang lain serta otoritas yang menertibkan jalan raya Kota Makassar sinis kepada sang supir *pete`-pete`*.

Kita bisa memahami kondisi dibiarkan-namun-disinisi ini yang melingkupi supir *pete`-pete`* dengan jalan memahami formasi ekonomi dan formasi sosial sang supir. Sebuah penjelasan ditemukan menyatakan hal berikut;

“...Pete-pete berupa mobil penumpang ber-merk Suzuki atau Mitsubishi yang sudah dirubah fungsi seperti umumnya angkot di kota-kota lain di Indonesia. di Makassar, *pete-pete* diseragamkan dengan warna biru langit dan di bagian body diberi strip yang warnanya berbeda-beda sesuai dengan trayek *pete-pete* yang bersangkutan.

*Pete-pete* adalah tulang punggung utama transportasi penduduk kota Makassar dan Sulawesi Selatan. Bus kota hanya melayani satu jalur, itupun dengan kondisi yang kurang nyaman. Beberapa tahun lalu jalur bus kota masih ada 3 buah, tapi pengaruh kekuatan *pete-pete* tampaknya sangat kuat sehingga bus kota kemudian tergusur dan hanya menyisakan satu jalur saja.

Menurut data Jaringan Pekerja Penataan Transportasi Perkotaan (JKPT), jumlah *pete-pete* di Makassar sebanyak 5.111 unit yang melayani 13 rute. Dengan rata-rata penumpang 514 ribu perhari jumlah *pete-pete* seharusnya hanya sekitar 4000-an unit. Rasio antara *pete-pete* dan penumpang yang tidak berimbang ini membuat persaingan antara *pete-pete* menjadi sangat ketat. Sangat jarang kita temui *pete-pete* yang penuh oleh penumpang, kecuali pada beberapa jalur khusus...”.<sup>2</sup>

Dari paparan di atas dijumpailah alasan mengapa supir *pete`-pete`* sangat terburu-

buru menyusuri jalan raya Kota Makassar sehingga *serempet* sana *serempet* sini, *klakson* ini *klakson* itu, *nyalib* ke sini *nyalib* ke sana, berhenti mendadak, menaikkan dan menurunkan penumpang seenaknya, membentuk simpul-simpul kaki lima untuk istirahat atau berbelanja dan lain sebagainya, ditempuh dan dijalani oleh supir *pete`-pete`* dikarenakan adanya distribusi aset yang tidak merata, sesuatu yang dianggab Max Weber sebagai penyebab utama setiap konflik. Aset di sini apa lagi kalau bukan penumpang.

Penumpang yang tidak terdistribusi disebabkan oleh (1) tidak rasionalnya antara jumlah *pete`-pete`* dengan jumlah penumpang, (2) tergusurnya fungsi *pete`-pete`* oleh motor pribadi yang begitu gampang dimiliki, cukup dengan *down payment* sebesar Rp.500.000. dari kedua penyebab ini, tampak jelas bahwa *pete`-pete`* adalah identitas marginal dalam konstalasi transportasi Kota Makassar. *Pete`-pete`* dianggap ada namun status keberadaannya disinisi sebagai entitas yang ada-untuk-(di)punah(kan).

Dalam konteks seperti inilah pembacaan kita mesti diarahkan untuk memahami kegelisahan kuasa simbolik supir *pete`-pete`*. Dikatakan supir *pete`-pete`* memiliki kuasa simbolik sebab posisinya sebagai subjek di belakang kemudi setir *pete`-pete`* memberinya kekuasaan untuk (1) menelusuri dengan sah jalan raya Kota Makassar dalam sebuah mobil yang bisa disalahgunakan, entah sebagai peluru berjalan yang bisa menabrak pengguna jalan lain atau sebagai panggung bagi tindakan-tindakan kriminal, (2) memindahkan/mengangkut penumpang, tumbuhan, hewan dan barang dari satu titik di Kota Makassar menuju titik lain dalam Kota Coto, (3) memilih atau tidak memilih untuk memindahkan/mengangkut calon penumpang beserta barangnya.

Ketiga formasi kekuasaan ini, meskipun bersifat sangat simbolik sebab sifat kekuasaannya sangat dialogis (supir *pete`-pete`* hanya berkuasa kepada penumpangnya secara temporer, itupun setelah penumpang tersebut bersedia menggunakan jasanya, ditambah lagi setiap penumpang mampu mengeluarkan diri dari lingkaran kuasa sang supir dengan jalan turun dari *pete`-pete`*) dan berkarakter bujukan (kekuasaan supir *pete`-pete`* atas penumpangnya bersifat transaksional dan dicapai dengan penuh bujukan dengan jalan supir memampangkan penampakan dan tubuh *pete`-pete`*nya semenarik mungkin sehingga perhatian calon penumpang bisa dipikat), membuat supir *pete`-pete`* memiliki posisi tawar yang sah sebagai

<sup>2</sup> Harian *Fajar* Makassar edisi 29 Maret 2014

agen dalam ruang publik di Kota Makassar.

Ruang publik di Kota Makassar terdiri dari konfigurasi spasial yang membentang luas, baik membentang secara horizontal maupun membentang secara vertikal. Namun, sebagaimana dijumpai pada kota lain, jalan raya memiliki nilai kepublikan yang optimum ketika membicarakan ruang publik di Kota Makassar. Bukan sekadar bahwa jalan raya Kota Makassar adalah panggung bagi parlemen jalanan bagi mahasiswa dan elemen demonstratif lainnya, melainkan karena nilai inti (*core values*) jalan raya itu sendiri; simbol bahwa keterhubungan antara sesuatu dengan sesuatu yang lainlah yang mendefinisikan sesuatu tersebut dalam sebuah derajat totalitas yang bisa dipersepsi. Nilai keterhubungan ini difasilitasi/dibangun/dimediasi/dibengkokkan oleh jalan raya. Jalan rayalah yang menghubungkan antara satu kawasan kota dengan kawasan lainnya sehingga sebagai sebuah totalitas Kota Makassar bisa dipersepsi.

Jalan raya pulalah yang memungkinkan realitas dan persepsi terhadap ruang publik dimungkinkan. Jika kepublikan didefinisikan sebagai segala anasir yang tidak tunduk dibawah satu hasrat dan logika individu orang per orang, maka jalan rayalah yang memungkinkan ruang publik tersebut bisa tercapai. Pada titik ini kita bisa dengan aman menegaskan bahwa tanpa jalan raya yang menjadi ruang bagi individu keluar masuk dari dan menuju ruang ruang privat di rumahnya dan membentuk masyarakat, maka masyarakat dan seluruh konsekuensinya tidak akan hadir. Pada jalan rayalah kita, setiap kita, merayakan kebutuhan kita untuk berjamaah, bersama dengan orang lain yang sama rapuh dan kuatnya, dengan satu dan lain cara. Singkatnya, tanpa jalan raya kekitaan kita mustahil terwujud. Inilah *core values* jalan raya, termasuk di dalamnya jalan raya Kota Makassar.

Yang menarik dari jalan raya sebagai anasir utama dari realitas kepublikan bukan sekadar karena fungsinya sebagai penghubung antara satu lokalitas/privasi dengan lokalitas/privasi yang lain sehingga membentuk universalitas/kepublikan, namun karena jalan raya adalah ruang dalam pengertiannya yang paling konkret. Di atas jalan rayalah individu berjalan, mengendarai sepeda dan seluruh kendaraan mekanis lainnya, berdemostrasi, serta saling sapa. Bahkan manajemen urban dengan perencanaan arsitekturalnya menjadikan jalan raya sebagai orientasi pembangunan; nilai urbanitas kota

mengikuti ke mana liukan jalan rayanya. Nilai suatu kawasan urban diperoleh, pertama-tama dan bukan karena yang lain, karena akses dari dan menuju kawasan tersebut. Akses inilah yang disediakan oleh jalan raya. Perlu ditambahkan bahwa jalan raya juga menghadirkan taman kota, baik taman hijau maupun taman tematik lainnya, sehingga bisa dimaknai bahwa pada jalan rayalah nilai urbanitas itu terletak. Singkatnya, jalan raya adalah panggung utama bagi diskursus kepublikan menarasikan dirinya. Di sini jalan raya telah melampaui realitas fisiknya sebagai *display* bagi transportasi urban dan menjadi panggung bagi karnaval nilai-nilai milik bersama.

Kemampuan karnaval nilai-nilai ini diperoleh oleh jalan raya sebab ia hadir (dan tidak pernah menolak untuk hadir. Bayangkan jika suatu hari nanti jalan raya tiba-tiba hilang atau jalan raya menggulung dirinya lalu ia kembali memampangkannya namun kali ini tidak horizontal melainkan vertikal), dibutuhkan, tampak (bisa dibayangkan bahwa ketampakan inilah yang membuat jalan raya memiliki nilai yang sangat strategis sebagai panggung sosial. Di jalan raya setiap pengguna adalah penonton sekaligus yang ditonton. Entah ia supir, penumpang, polisi, pejalan kaki atau yang lainnya, maka ia pasti sedang menonton atau sedang ditonton oleh subjek/aktor lain yang sedang hadir di atas jalan raya. Nilai inilah yang dieksploitasi oleh iklan dan marketing serta demonstrasi sosial politik yang ingin dikenal. Derajat keterkenalan ini sangat bergantung pada efektifitas atau tidak dalam mengeksploitasi kualitas ketampakan di atas jalan raya.), kosong/lowong (jalan raya adalah manifestasi konkret dari prinsip Buddha yang berbunyi "kosong tapi isi. Isi tapi kosong". Seperti pintu, jendela, gelas, teko dan semua ruangan, nilai jalan raya terletak pada kekosongannya yang senantiasa terpampang untuk diisi, baik oleh pengguna kendaraan maupun oleh pejalan kaki). Tanpa kualitas kualitas metafisik ini, maka jalan raya dipastikan akan gagal memainkan dirinya sebagai panggung karnaval dari nilai-nilai kepublikan.

Ada satu analogi menarik yang dibangun untuk menggambarkan hubungan antara politik dan rasionalitas bertindak dalam sejarah. Analogi ini mengangkat jalan raya sebagai elemen kunci narasinya. Dikatakan bahwa berpolitik itu ibarat sedang mengendarai kendaraan di atas jalan raya. Dari titik berangkat hingga sampai kepada titik tujuan, hanya tuhan yang tahu sang pengendara itu selamat atau tidak, sebab kemungkinan celaka sangat besar. Seseorang yang memutuskan untuk

berkendara di jalan raya sangat bergantung kepada rasionalitas dari pengendara lainnya. Di titi ini, keselamatan seseorang benar-benar bergantung kepada keselamatan orang lain. Demikian juga dengan politik; politik adalah panggung yang dipenuhi serigala pemburu kekuasaan yang tidak segan mengerkah aktor politik lain demi kepentingannya sendiri. Mirip dengan jalan raya yang penuh bahaya, perlu sedikit kegilaan untuk terjun ke dalam panggung politik dan berani berharap untuk menikmati buah politik yang sehat berupa keadilan yang bisa dinikmati oleh sebanyak-banyaknya warga negara. Jika aktor politik kecut dan memutuskan untuk tidak berpolitik maka ia mirip dengan pengendara yang memutuskan untuk tidak menggunakan jalan raya; jalannya akan sepi tanpa orang lain sebab orang lain dianggap sebagai sumber malapetaka, sukar sebab jalannya belum diaspal dengan baik sehingga kadang sangat mendaki kadang sangat menurun dan penuh onak bebatuan serta deras sungai dan rawa, maka ia tidak akan menikmati buah politik. Di titik ini kegilaan berpolitik mirip dengan kenekadatan berkendara di atas jalan raya

Bahwa sinisme pengguna jalan dan otoritas pengambil kebijakan transportasi Kota Makassar terhadap tindakan supra hukum supir *pete`-pete`* bisa dibenarkan adanya, hanya saja penilaian yang adil seyogyanya bisa dikembangkan agar agensi dan model keaktoran supir *pete`-pete`*, salah satu *citizen* Makassar yang paling marjinal, tidak dicerderai lebih jauh.

Tidak diragukan lagi bahwa tindakan supra hukum kebanyakan supir *pete`-pete`* bukanlah sesuatu yang perlu dirayakan apalagi dirawat sebagai ekspresi kultur Bugis-Makassar yang terkenal keras dan tegas, namun mesti dijadikan sebagai bahan refleksi tentang hadirnya sesuatu yang kurang benar dalam kultur dan struktur transportasi urban di Kota Makassar. Kelakuan sebagian besar supir *pete`-pete`* yang masih menganggap jalan raya sebagai beranda rumahnya (setiap niat dan tindakan pelanggaran hukum berasal dari ketidakmampuan atau kesengajaan mengaburkan batas antara ruang publik dengan ruang privat. Supir *pete`-pete`* bukanlah pengecualian dalam skema ini) mesti dipersepsi sebagai reaksi atas ketidakadilan yang menghimpit dan meminggirkan *pete`-pete`* dan supirnya; ketidakadilan tersebut berasal dari relasi kuasa dan mesin aparatus kekuasaan politik dan ekonomi Kota Makassar yang masih terpesona kepada hasrat globalisasi tanpa didahului sikap kritis dan sinis yang sehat.

Hal ini terbukti dari semakin terhimpitnya *pete`-pete`* ke pinggir panggung transportasi Kota Makassar dikarenakan semakin banyaknya kendaraan pribadi memenuhi badan dan panggung jalan raya. Ini adalah simptom dari ekonomi yang sehat, namun juga ini bisa berarti ketidakmampuan negara dan pemda Makassar mengatur serta mendisiplinkan hasrat ekonomi perusahaan kendaraan multinasional, yang dengan segala bujukan dan rayuannya tanpa henti memampangkan dirinya sebagai sesuatu yang alamiah, ilmiah dan penting. Kemacetan kronis yang menyandera *citizen* Makassar sejak penghujung tahun 2008 adalah indeks tidak terbantahkan akan hal ini.

Tahun 2008 adalah tahun repatriasi kapital global. Amerika Serikat dan Uni Eropa melepas kapitalnya menuju China, India, Amerika Selatan dan Asia Tenggara. Kalimat ini adalah penghalusan dari kalimat lain yang lebih benar; resesi ekonomi menerpa dan meluluhkan Amerika Serikat dan Uni Eropa disebabkan kemacetan finansial sektor perumahan dan pasar saham. Pasar di kawasan ini dianggap tidak lagi sehat, sehingga diambillah langkah untuk merepatriasi (mencari dan menemukan pasar lain di negara/tanah air/*patria* lain) kapital yang ada menuju China, India, Amerika Selatan dan Asia Tenggara.

Terkhusus Asia Tenggara, Indonesia termasuk di dalamnya, *micro finance* adalah sektor finansial yang sangat menjanjikan; bagi aktor negara, *micro finance* adalah alat untuk mendongkrak daya beli pasar sehingga kreatifitas ekonomi bisa tumbuh, sedangkan bagi pelaku pasar *micro finance* adalah jalan singkat menebar kapital lalu memanennya berlipatganda dalam waktu singkat. Sesuatu yang pernah berjaya di Amerika Serikat dan Uni Eropa. Maka lahirlah perusahaan pembiayaan (*leasing companies*) dengan sangat subur, mengalahkan jamur di musim hujan. Kendaraan pribadi merupakan inti dari *micro finance* di Asia Tenggara; hadirnya motor dan mobil pribadi yang memacetkan jalan raya Kota Makassar serta menggosok *pete`-pete`* ke tepi panggung. *Pete`-pete`* dan supirnya melawan dengan cara-cara yang sudah kita kenal bersama.

Dengan analisa ini, tampak jelas bahwa globalisasi telah hadir dan menipiskan pilihan-pilihan bagi tindakan kepublikan *citizen* Makassar. Yang kita perlukan adalah dialog dalam pengertiannya yang paling fundamental dan radikal; *di-logos-ika* atau percakapan rasional

dua arah yang dipenuhi kearifan. Dialog seperti ini adalah keniscayaan, bukan sekadar karena dialog adalah prasyarat mutlak bagi hadirnya ruang publik (ruang steril dari hasrat individu megalomania yang biasanya tidak didialogkan atau kalaupun didialogkan sifat dialognya hanya *kuasi*-dialog, bukan dialog yang sejati) tetapi lebih karena kemanusiaan kita ditentukan oleh kualitas dialog yang kita lakoni. Semakin rasional dan santun kita terhadap sejarah maka semakin manusiawi sejarah yang kita pahat. Hal ini juga pulalah yang diharapkan bisa hadir dan melingkupi supir *pete'-pete'* sebab supir *pete'-pete'* adalah insan yang butuh bertindak dan diperlakukan rasional. Sinisme kita yang ironis tidak cukup.

## B. Penumpang Pete'-Pete' Dan Modal Kulturalnya

Sebelum membahas tentang penumpang *pete'-pete'* dan bentuk-bentuk interaksi sosial yang dimungkinkan olehnya, ada baiknya kita membandingkan kondisi dan situasi sosial *pete'-pete'* dengan kondisi dan situasi sosial lift (tangga berjalan vertikal otomatis yang memungkinkan kehadiran gedung pencakar langit). Perbandingan ini penting sebagai pintu masuk bernilai strategis guna memahami bagaimana *pete'-pete'* memfasilitasi sekaligus mengevaluasi interaksi sosial, sesuatu yang menjadi fondasi bagi ruang publik di Kota Makassar.

Lift memiliki sejumlah persamaan dan perbedaan dengan *pete'-pete'*. Lift, seperti halnya *pete'-pete'*, adalah se bentuk realitas mekanik yang dirancang secara saksama sebagai alat transportasi. Lift, juga *pete'-pete'*, merupakan alat transportasi yang memampangkan lubang pada lambungnya sebagai ruang yang bisa ditempati oleh manusia, hewan, tumbuhan dan barang. Lift, tidak seperti *pete'-pete'*, dirancang sebagai moda transportasi vertikal yang lazim dioperasikan pada gedung-gedung pencakar langit agar penghuni, pengunjung dan penikmat gedung tadi bisa menghemat energi dan waktu mendaki menuju ketinggian. Lift dirancang untuk mengantisipasi tangga meski sifat antisipasi tersebut cenderung tidak konfrontatif sebab tangga tidak akan pernah terganti sepenuhnya.

Perbedaan fundamental antara lift dengan *pete'-pete'* terletak pada nilai muatannya; pada lift, muatannya bersifat informasional sepenuhnya sehingga pengguna lift sangat pasif. Begitu pengguna lift menekan tombol seketika itu pula sistem otomatis mengambil alih

seluruh kendali sehingga pengguna lift diubah statusnya dari manusia/hewan/tumbuhan/barang menjadi informasi; informasi tentang berat dan bobot pengguna, informasi tentang lantai tujuan, informasi tentang situasi darurat yang mungkin muncul dalam perjalanan. Di dalam lift, tidak ada manusia, yang ada hanya informasi, yang bergerak dalam sistem mekanika, yang dikirim dari titik lantai tertentu menuju titik lantai yang lain.

Pasifikasi dan pasivitas inilah yang menjadikan lift benar-benar sebuah ruang mikro sosial dengan ciri yang sangat tipikal; ketika pengguna pertama masuk maka ia akan berdiri di dekat panel tombol, pengguna kedua akan berdiri secara diagonal di belakang, pengguna ketiga akan berdiri bersisian dari ujung ke ujung dengan pengguna kedua, sementara pengguna keempat akan berdiri bersisian dari ujung ke ujung dengan pengguna pertama. Pengguna selanjutnya dipaksa untuk mengikuti geografi dan perilaku arsitektur ini hingga bobot maksimum daya tampung lift tercapai. Lift lalu beranjak naik atau turun; selama durasi perjalanan tersebut, semua pengguna lift, hampir tanpa kecuali, menghadapkan wajahnya ke depan, laksana sedang menonton pertandingan bola atau karnaval *marching band*. Kaku, berjarak dalam keterhimpitan serta tunduk kepada norma kesopanan untuk tidak berbicara atau buang angin dalam ruangan sempit yang dipenuhi orang asing, sangat mewarnai corak dan karakter lift sebagai ruang sosial.

Nilai dan karakter sosialitas *pete'-pete'* terletak pada sisi yang relatif berbeda secara radikal dengan nilai dan karakter sosialitas lift. *Pete'-pete'* menawarkan narasi sosialitas yang lebih hangat; supir yang terkadang enak diajak berbicara, konfigurasi dan arsitektur kursi *pete'-pete'* yang memungkinkan penumpang saling tatap dan menukar kata sebab dirancang agar penumpang bisa duduk bersisian dan berhadapan, serta yang paling berbeda dengan lift, penumpang *pete'-pete'* duduk, tidak berdiri, sehingga rasa nyaman sebagai subjek yang memandang sekaligus rasa gentar sebagai obyek yang ditatap bercampur menjadi satu.

Lebih jauh; durasi menaiki lift relatif lebih singkat dibandingkan durasi mengendarai *pete'-pete'*. Ini berefek besar kepada situasi dan kondisi sosialitas pada lift dan *pete'-pete'*; rasa canggung dan asing lebih mampu ditanggung oleh pengguna lift sebab rasa asing yang mendekati rasa tersiksa tersebut hanya sebentar. Sementara penumpang

pete'-pete' yang menghabiskan lebih banyak waktu bersama supir dan penumpang lain dibujuk untuk mengembangkan kemampuan untuk betah duduk bersama subjek lain dalam waktu lama. Modal utama kemampuan ini bukan sekadar internalisasi norma dan moral kesopanan standar yang berlaku sehari-hari, melainkan kemampuan untuk menggabungkan antara rasa penasaran yang ramah dan penarikan diri, antara memampangkan keakraban dan membangun jarak keasingan, antara rasa terlibat dan rasa solider.

Pada titik inilah, penting kiranya untuk menganalisa karakter dan situasi sosialitas pete'-pete' dengan meminjam konsep dramaturgi dari Erving Goffman.<sup>3</sup> Goffman merintis kajian sosiologis dengan inti argumen sebagai berikut; dunia sosial yang dibangun di atas fondasi interaksi sosial antara satu aktor sosial dengan aktor sosial lainnya ibarat panggung drama. Setiap individu memainkan setidaknya dua wajah, dua peran, dua lakon, yakni peran otentik dirinya dan peran sosial yang ia perankan di ruang publik. Peran otentik dilakoni di panggung belakang (*back stage*) sedangkan peran sosial dilakoni di panggung depan (*front stage*). Antara *front stage* dan *back stage* terdapat tirai pembatas tipis yang bisa diulur ke depan atau bisa ditarik ke belakang.

*Front stage* adalah aras di mana individu memainkan dirinya sebagai bagian dari dunia sosial atau ruang publik. Di sini, individu menyadari bahwa kediriannya membutuhkan dan dibutuhkan oleh lingkungannya. Seluruh pilihan tindakannya ditentukan oleh naskah milik bersama yang lazim disebut sebagai norma sosial, aturan sosial, kesepakatan sosial, tabu sosial, adat istiadat, tradisi, kebiasaan dan lain sebagainya. Pada *front stage* inilah individu menyadari betul kehadiran masyarakat sebagai entitas yang nyata; masyarakat membujuk, merayu, mendisiplinkan, menghukum individu. Individu tersebut kemudian mengembangkan kemampuan adaptasi, toleransi, transaksi dan negosiasi kepada masyarakatnya. Nilai dan perihal primer akan dipegang dan diperjuangkan oleh individu tersebut apa pun naskah yang ada di tengah-tengah masyarakat, sedangkan nilai dan perihal sekunder akan dibiarkan oleh individu tersebut sebagai ranah negosiasi dengan masyarakat.

*Back stage*, secara beriringan, adalah aras

individu memainkan dirinya sebagai dirinya sendiri tanpa kemestian untuk mematuhi norma-norma masyarakat tertentu. Inilah ruang privat; *back stage* adalah momen ketika individu sendirian di kamar mandi, di dalam kamar dalam rumah, atau di tempat-tempat di mana ia hanya bersama dirinya sendiri. Pada aras ini, individu bisa dibilang sebagai entitas yang berburu otentifikasi; ia bisa makan sambil bersendawa keras-keras, bernyanyi dengan suara keras, buang angin bahkan melakukan hal-hal yang di mata publik tidak layak bahkan melanggar.

Ada satu hal yang mesti diperhatikan; nilai dan bentuk-bentuk manifestasi otentisitas individu pada akhirnya disediakan atau dirangsang keberadaannya oleh masyarakat. Individu otentik dibujuk dan atau dipaksa oleh masyarakat untuk mundur ke *back stage* hingga tindakan-tindakannya yang tidak lazim bisa diterima oleh masyarakat sehingga ketidaklaziman tersebut perlahan-lahan menjadi kelaziman baru yang mengubah masyarakat secara keseluruhan pada level *front stage*. Siklus ini pun terus berulang, sehingga posisi pembacaan yang mengperhadapkan antara individu dan masyarakat merupakan perspektif yang tidak utuh dan cenderung menyederhanakan persoalan.

Antara *front stage* dengan *back stage* terdapat batas tipis nan elastis yang Goffman sebut sebagai *layer* atau tirai pembatas. Bagi individu, tirai ini adalah tembok pembatas yang mengamankan individu dari ketelanjangan di hadapan tatapan dunia sosial sekaligus mengamankan masyarakat dari hasrat personal destruktif individu, di samping juga tirai ini adalah jendela yang memungkinkan terjadinya interaksi antara *front stage* dan *back stage*.

*Layer* atau tirai pembatas antara *back stage* dan *front stage* ini bisa dikenali sebagai medan lalu lintas bagi persona yang lalu lalang dari dan menuju *front stage* dan *back stage* setiap individu. Persona adalah bentuk-bentuk kepribadian atau ranah referensi atau lumbung makna yang berisi simulasi dari pilihan-pilihan tindakan yang bisa dilakoni oleh individu. Persona yang dipilih oleh individu merupakan persona yang paling berhasil malang melintang antara *front stage* dan *back stage* sehingga persona tersebut menjadi mentalitas (*mentality*). Dari sini terpahami bahwa setiap individu merupakan residu dari dialog dinamis antara dorongan internal *back stage* dengan stimulus eksternal *front stage*.

<sup>3</sup> Tentang uraian Erving Goffman soal dramaturgi lihat Ritzer, George dan J. Goodman, Douglas. *Teori Sosiologi Modern*, Jakarta: Kencana, 2014, h. 320

Individu yang sehat adalah individu yang mampu menyerap anasir-anasir yang menyinggungannya yang berasal dari *front stage* agar *back stagenya* bisa lebih kaya referensi bagi pilihan-pilihan tindakan personal di masa depan. Begitu pula dengan masyarakat yang sehat adalah masyarakat yang mampu mengorganisir hasrat *back stages* milik individu-individunya agar kreatifitas kepublikannya sebagai masyarakat bisa hadir dan menjawab tantangan zaman yang semakin kompleks.

Dengan ini kita bisa melenggang dengan aman untuk menyatakan bahwa *pete'-pete'* adalah *front stage* tunggal yang diisi dan disesaki oleh *front stages* supir dan para penumpang. Dengan hadirnya komposisi ini, maka situasi sosial yang tercipta di atas/di dalam *pete'-pete'* menjadi sangat intens. Ada banyak kemungkinan situasi yang bisa muncul dari intensitas perjumpaan antar *front stage* ini, dua situasi yang jamak adalah (1) individu membekukan lalu lintas persona yang melaju bolak balik antara *front stage* dengan *back stage* sehingga di atas *pete'-pete'* setiap individu dipaksa untuk memainkan *role play* sesuai apa yang dikehendaki oleh masyarakat tanpa mempertimbangkan kenyamanan dan otentisitas dirinya, (2) individu melebarkan *back stagenya* sehingga ia memainkan peran negosiasi dengan individu lain di atas *pete'-pete'* agar norma dan normalitas masyarakat bisa ditunda atau dibengkokkan sesaat.

### 1. Pete'-Pete' Sebagai Ruang Sosial Mikro

Sebuah ruang disebut sebagai ruang sosial jika terdapat di dalamnya lebih dari satu individu dan ada interaksi di antara mereka. Defenisi formal seperti ini mensyaratkan hadirnya secara fisik minimal dua individu berkesadaran yang dengan sengaja menciptakan/membangun interaksi. Dengan demikian, seseorang yang sedang sendirian di kamar mandi tidak sedang berada dalam ruang sosial.

Namun defenisi formal bukanlah satu-satunya defenisi yang diterima tentang ruang sosial. Terdapat pula defenisi substansial yang mensyaratkan interaksi sosial, dengan atau tanpa tatap muka langsung antara dua atau lebih individu. Interaksi sosial bisa dibangun secara simbolik dan bersifat simulatif, sehingga, misalnya, seseorang yang sedang sendirian mandi di kamar mandi sedang berada di dalam ruang sosial, sebab selain dirinya, ia sedang membangun interaksi sosial dengan Unilever (korporasi raksasa internasional

yang memproduksi hampir semua merek sabun, shampo, pasta gigi yang dikonsumsi secara massal di tanah air), PADM (badan otoritas negara penyedia jasa air bersih), PLN (badan otoritas negara penyedia jasa listrik). Tanpa kehadiran Unilever, PDAM, PLN maka individu tadi hampir mustahil mampu melaksanakan ritual bernama mandi. Dengan demikian, interaksi sosiallah yang menjadi ciri ruang sosial.

Perkembangan teknologi informasi kontemporer bahkan menawarkan beragam pengalaman yang memiliki derajat tertentu sebagai pengalaman sosial, meskipun yang terlibat dalam pengalaman tersebut hanya satu individu konkret, selebihnya difasilitasi oleh mesin komputasi canggih; seseorang bisa merasakan pengalaman makan sushi di sebuah warung khas Jepang bersama orang Jepang tanpa perlu benar-benar ke Jepang, atau seseorang bisa merasakan pengalaman naik haji bersama ratusan ribu jamaah haji lainnya tanpa perlu benar-benar ke Mekah. Kedua pengalaman ini bisa direngkuh oleh individu dengan fasilitas mesin sensorik terkoneksi internet yang dipasang pada mata, telinga, tangan dan kaki sehingga menghadirkan pengalaman *quasi*-nyata dengan derajat sosialitas yang sangat intens.

Paragraf terakhir memiliki konsekuensi sosial yang radikal; individu semakin sanggup berkembang tanpa kebutuhan mendesak kepada individu lain. Meski hal ini memiliki konsekuensi negatif yang tidak sedikit seperti autisme sosial dan rasa kesepian yang akut, kenyataan bahwa individu semakin terbenam dalam bentuk-bentuk baru realitas sosial tidak bisa dipungkiri. Pada titik ini, definisi formal maupun difinisi substansial semakin mengabur sebagai jangkar konseptual yang memadai dalam menjelaskan inti realitas sosial.

Pada titik persimpangan inilah konsep ritual Durkheimian bisa ditengok kembali sebagai konsep yang meski telah berumur tua namun jika bisa dimaknai ulang bisa menjelaskan inti realitas sosial yang sebenarnya. Ritual, seperti shalat berjamaah, menyiram bunga, mengantar anak ke sekolah, menarik uang tunai di mesin ATM, meminum kopi di café, menonton acara sepakbola tengah malam, atau membacakan cerita dongeng buat anak bukanlah sekadar tindakan berulang yang dilakukan untuk menandai sepotong ruang dan selintas waktu, melainkan ranah perjumpaan antara individu dengan masyarakat, antara suprastruktur sosial dengan infrastruktur

sosial, antara aras makro sosial dengan mikro sosial. Dalam ritual individu disahkan status keanggotaannya sebagai bagian dari masyarakat. Pada ritual pula suprastruktur sosial yang anonim dan abstrak menemukan momentum konkretnya sekaligus juga dalam ritual infrastruktur sosial yang konkret dirangkul ke dalam pemahaman dan kerangka sistem sosial yang rasional dan karenanya memiliki arti.

Mandi pagi bagi masyarakat tropis seperti Indonesia misalnya; tindakan ini adalah ritual biologis pada tatapan pertama. Namun pembacaan selanjutnya akan memahamkan kita bahwa mandi pagi memiliki makna sosial yang lebih dalam. Individu yang mandi pagi memahami bahwa masyarakat yang sangat menghargai individu yang mandi pagi akan menerima dirinya sebagai anggota. Ideologi publik yang rasional dan abstrak tentang kesopanan, kepatutan, kesehatan dan kebersihan menemukan momentum konkretnya dalam ritual mandi pagi individu sekaligus juga individu difasilitasi oleh ideologi publik untuk menemukan makna dalam tindakan mandi paginya sebagai tindakan yang alami, penting dan benar. Fasilitas ini bersifat material dan infrastrukural berupa air bersih, jaringan pipa dan instalasi sistem pengairan.

Elemen kunci yang mesti ada dalam ritual adalah tersedianya ruang fisik yang bagaimanapun kecilnya menyediakan kemungkinan arsitektur perilaku yang berulang, lagi dan lagi, bagi individu. Ruang merupakan panggung bagi pelaksanaan ritual. Baik ia ruang bergerak atau ruang statis, tanpa ruang ritual akan kehabisan momentumnya.

Di titik inilah kita bisa mulai menjelaskan kemungkinan pembacaan *pete`-pete`* sebagai ritual Durkheimian.<sup>4</sup> Manusia *pete`-pete`* adalah manusia ritual. Individu supir dan penumpang yang menaiki/ mengendarai/ menikmati *pete`-pete`* menyadari bahwa tindakannya memiliki bobot ritualistik tingkat tinggi; hal ini bukan sekadar karena forma tindakan supir dan penumpang yang berulang (sang supir mulai ritualnya dengan memanaskan mesin dan mencuci/membersihkan bagian lambung *pete`-pete`*nya, lalu ia mengendarai *pete`-pete`*nya menuju lajur jalur yang telah ditetapkan oleh otoritas transportasi kota Makassar. Jika ia melihat isyarat dari penumpang

yang bermaksud menaiki *pete`-pete`*nya maka ia akan menepi, berhenti, membiarkan sang penumpang menaiki *pete`-pete`*nya melalui pintu samping menuju lambung *pete`-pete`* atau melalui pintu depan bagian kiri untuk duduk di bangku depan dekat dengan dirinya. Ia kemudian melaju lagi setelah memastikan sang penumpang telah duduk nyaman sembari memastikan jalur telah aman dari kendaraan lain atau dari penyeberang. Kemudian ia akan menepikan *pete`-pete`*nya setelah mendengar teriakan “kiri!!” dari sang penumpang. Ia menghentikan *pete`-pete`*nya dan lalu menerima uang Rp.4000 dari penumpangnya sebagai tarif jasa, lalu melaju lagi. Penumpang, pada sisi yang beriringan, juga memiliki ritual tertentu ketika menggunakan/menikmati *pete`-pete`*. Pertama ia akan berdiri di pinggir jalan sambil mengacungkan tangan [bukan jempol!], jika isyaratnya diterima maka ia akan menaiki Si Biru melalui pintu samping atau pintu depan sebelah kiri. Jika ia menaiki pintu depan sebelah kiri maka sang penumpang akan duduk bersisian dengan sang supir. Jika ia menaiki *pete`-pete`* dari pintu samping menuju lambung *pete`-pete`* maka seketika itu pula ia akan dibenamkan ke dalam ruang sosial mikro di mana ia akan bertemu, saling menatap dengan sesama penumpang. Pada momen ini ada banyak cerita yang muncul, testimoni buku ini menarasikannya dengan sangat baik. Kemudian, jika ia melihat bahwa 40 meter ke depan destinasinya telah sampai maka sang penumpang akan berteriak “kiri!!” lalu turun dan membayar Rp.5000 kepada sang supir setelah sebelumnya *pete`-pete`* telah berhenti sempurna), melainkan karena *pete`-pete`* menyediakan ruang sosial yang sanggup menginstalasi realitas sosial spesifik, yakni realitas sosial mikro khas *pete`-pete`*, sesuatu yang telah dan akan terus menjadi panggung perayaan kekitaan sebagian *citizen* Makassar.

Telah pernah dijelaskan bahwa ruang publik yang dibangun oleh *pete`-pete`* adalah *front stages* yang intens sebab di atas/di dalam *pete`-pete`* hadir perjumpaan sementara antar warga dengan segala keresahan, kepenatan, harapan dan suka cita yang masing-masing dibawa oleh individu dari titik naik menuju titik turun dari *pete`-pete`*. Ketika seorang penumpang menaiki/menikmati *pete`-pete`* maka beragam kemungkinan kontak dan interaksi sosial mikro bisa terbangun; ketika seseorang menaiki *pete`-pete`* lazimnya ia akan disergap oleh perasaan canggung karena diawasi/dinilai oleh penumpang lain yang lebih dahulu naik *pete`-pete`*, berbagi cerita protes bercampur sarkas dengan sang supir

<sup>4</sup> Tentang uraian Durkheim soal ruang sosial sebagai ruang ritual lihat Ritzer, George dan J. Goodman, Douglas. *Teori Sosiologi Modern*, Jakarta: Kencana, 2014, h. 82

tentang kondisi jalan dan medan transportasi urban Kota Makassar sambil turut serta menjadi perokok pasif dari asap rokok sang supir, mendengarkan setengah jengkel setengah penasaran cerita ribut centil siswi-siswi SMP/SMA sambil menghidu bau keringat dan oksidasi masa pubertas mereka, ikut ngobrol resep masakan dan strategi bisnis kue dengan ibu-ibu, memandangi dengan setengah taksim setengah malu lawan jenis berpenampilan indah di samping, merasakan tekanan libido dan berusaha mengatasinya ketika paha penumpang lelaki berhimpitan hangat dengan paha penumpang perempuan, saling curi pandang antar penumpang berlain jenis kelamin dan tatapan penuh kenangan dari penumpang lain yang lebih berumur terhadap kejadian saling curi pandang tersebut, toleransi super tinggi yang diperlihatkan oleh para penumpang kepada seorang penumpang yang memiliki masalah bau badan, manajemen konflik tingkat mikro antara penumpang perokok versus penumpang non-perokok yang biasanya adalah penumpang perempuan, saling taksir, saling pamer dan saling banding *gadget*, mencuri baca pesan atau bacaan penumpang di samping yang terpampang di layar *gadget*nya, menjadi saksi atau pelaku saling baca kelas dan ideologi antar penumpang berdasarkan *fashion* masing-masing, salam perpisahan “terima kasih-iyee” dari penumpang kepada sang supir dan masih banyak lagi bentuk-bentuk interaksi dan kontak sosial skala mikro lainnya yang berlangsung di atas/di dalam *pete'-pete'* untuk tidak menyebut sejuta kebaikan hati supir dan para penumpang seperti *micro* kultur saling membayarkan antar penumpang atau kerelaan sang supir menerima tarif jasa dari penumpangnya meski uang sang penumpang tidak cukup.

Dengan demikian, ritual menaiki dan memanfaatkan *pete'-pete'* berkait erat dengan diskursus ruang publik, sebab ruang publik dibangun di atas formasi tindakan-tindakan ritualistik yang berulang, lagi dan lagi. Pengulangan ini adalah pesan kesahihannya dalam ruang sosial. Dengan kesahihan tersebut, ritual memiliki otoritas sebagai kanalisasi maksud, hasrat, kehendak, cara mengada individu yang benar. Tampak jelas bahwa rituallah yang menjadi inti dunia sosial/ruang publik.

## 2. Pete'-Pete' Sebagai Panggung Sosial Yang Bergerak

Situasi sosial *pete'-pete'* tidak bermula pada kenyataan bahwa di atas *pete'-pete'*lah hadir orang lain beserta konsekuensinya yakni interaksi

sosial, melainkan beberapa saat sebelumnya, ketika calon penumpang melakukan *scanning* dan *screening* visual terhadap penampakan *pete'-pete'* lalu memutuskan menaikinya atau tidak. Ini berarti situasi sosial interaksional antar penumpang *di atas pete'-pete'* difasilitasi, dimediasi, ditunda bahkan dicegah oleh penampakan fisik *pete'-pete'* *sebelum* calon penumpang menaiki *pete'-pete'*. Situasi sosial tersebut pun tidak serta merta berakhir ketika penumpang turun dan membayar tarif *pete'-pete'* kepada sang supir, melainkan beberapa saat setelahnya, ketika tatapan (*gaze*) penumpang di dalam *pete'-pete'* yang masih harus melanjutkan perjalanan menyusuri Kota Makassar terputus sepenuhnya dari penumpang yang baru saja turun *vice versa*.

Mobilitas (*mobility*) dan horisontalitas (*horizontality*) adalah dua kata kunci untuk memahami situasi ini. Mobilitas adalah atribut esensial bagi *pete'-pete'*, di mana tanpa mobilitas maka status *pete'-pete'* sebagai entitas di dalam ruang publik Kota Makassar tidak akan muncul. Mobilitas adalah kemampuan melintasi jarak geografis-fisikal dan jarak psikologis-eksistensial, dari satu titik awal menuju titik tujuan yang dimungkinkan oleh keadaan. Mobilitas *pete'-pete'* merupakan nilai yang dijual oleh sang supir dan dibeli oleh para penumpang. Atau lebih tepatnya: Mobilitas inilah yang ditawarkan oleh sang supir dan dinikmati oleh para penumpang. Atau lebih tepatnya lagi: mobilitas *pete'-pete'*lah yang dinegosiasikan oleh sang supir dan para penumpangnya.

Mobilitas ini pulalah yang memediasi dan mempertahankan kepercayaan (*trust*) antara supir dan penumpangnya. Kepercayaan diakui sebagai titik api di ruang publik; jangkar makna yang menginisiasi dan mengevaluasi interaksi sosial. Tanpa kepercayaan maka ruang publik mustahil diwujudkan. Hukum besi ini tidak luput dari interaksi sosial di dalam *pete'-pete'*; tanpa mobilitas maka tidak akan ada nilai yang mempertemukan, memediasi, mengarahkan dan mengevaluasi kepentingan beragam dari subjektivitas sang supir dan para penumpang *pete'-pete'*nya.

Mobilitaslah yang menjadi *raison de etre* *pete'-pete'*, yang tanpanya *pete'-pete'* akan diam (*immobile*). Kondisi ke-diam-an ini akan menihilkan status *pete'-pete'* sebagai sesuatu/kejadian (*thing/event*) sehingga yang tertinggal hanya besi tua yang berkarat, lembam dan menarik diri dari sejarah yang dinamis. Mobilitas

pete`-pete` bukan sekadar fungsi (mekanikal dengan implikasi menaklukkan jarak geografis), bukan juga sekadar nilai (penghubung yang merekatkan individu-individu sehingga terwujud masyarakat/ komunitas [*society/community*]) melainkan peristiwa ritualistik yang dirayakan untuk menandai kebersamaan atau kekitaan kita di ruang publik, meski perayaan tersebut telah menjadi rutinitas yang susah diintervensi menjadi momen reflektif.

Horisontalitas (*horizontality*), pada sisi yang lain, adalah *modus operandi* dari mobilitas pete`-pete`. Horisontalitas menampakkan mobilitas pete`-pete`. Horisontalitas adalah ranah bagi kinerja pete`-pete` mengoperasikan mobilitasnya. Horisontalitas adalah *display* yang dimiliki oleh pete`-pete` dan digunakan olehnya untuk menggoda calon penumpang. Godaan ini dicampur dengan penampilan fisik dan aksesori serta musik yang ditargetkan sebagai nilai jual utama pete`-pete`. Horisontalitas adalah sebetuk janji bahwa pete`-pete` tidak akan khianat meliuk di atas badan dan bahu jalan Kota Makassar, janji bahwa horison di sana, entah dekat entah jauh, adalah titik yang bisa dicapai, bagaimana pun titik tersebut selalu menolak mengutuhi diri sendiri, horisontalitas juga adalah sebetuk janji bahwa pete`-pete` akan melaju secara horisontal, tidak akan melaju secara bergelombang yang tentu saja sangat tidak nyaman bagi penumpang.

Jika horisontalitas adalah modus operandi dari komoditas utama pete`-pete` yakni mobilitas, maka *forwardness* atau selalu-menuju-ke-depan adalah jangkar makna yang menyatukan antara mobilitas, horisontalitas dan kemungkinan sosial yang tumbuh di atas/di dalam pete`-pete`, sebab *forwardness* merupakan manifestasi konkret akan kehendak untuk mengantisipasi jarak guna mengantarkan penumpang untuk sampai ke tujuannya. *Forwardness* adalah antisipasi terhadap gerakan memutar atau malah mundur ke belakang, sesuatu yang sangat dihindari oleh para penumpang. *Forwardness* merupakan perayaan pete`-pete` dan manusianya menyambut apa saja yang tiba dari depan, sebuah pengungkapan bahwa anasir-anasir yang ada di belakang tidak cukup kuat mengerkah kita terus menerus. Di sini pete`-pete` berbeda secara radikal dengan biang lala atau *roller coaster*. Biang lalu dirancang sebagai mesin hiburan berkecepatan sedang dengan jalur memutar, sedangkan *roller coaster* dirancang sebagai mesin hiburan berkecepatan tinggi dengan jalur sirkular. Kedua mesin ini tidak memiliki *forwardness* meski *roller coaster* tampak

bergerak ke depan, namun sebenarnya ia juga memutar dalam sirkuitnya. *Forwardness* pete`-pete`, dengan demikian, adalah (1) bagi sang supir merupakan tugas dan kesenangan untuk melaju ke depan, meliuk menaklukkan jarak dalam Kota Makassar, menemui dan ditemui oleh pengendara lain, (2) sedangkan bagi para penumpang, *forwardness* pete`-pete` adalah sebetuk tawaran untuk mengalami Kota Makassar dari jendela pete`-pete` bersama *citizen* yang lain.<sup>5</sup> *Forwardness* pete`-pete` adalah wahana untuk menemui dan ditemui oleh Kota Daeng dalam segala kontras dan parodinya.

Terlepas dari nilai-nilai yang ditawarkan oleh pete`-pete` sebagai panggung sosial yang bergerak ini, sebenarnya masih ada satu nilai lagi yang dimiliki dan ditawarkan oleh pete`-pete`, meski nilai ini tidak inheren dalam kedirian pete`-pete` melainkan hasil konstruksi mental sang penumpang. Nilai yang dimaksud adalah vertikalitas eksistensial (*existential verticality*), di mana pete`-pete` dalam gerakannya meliuk ke depan menelusuri Kota Makassar kadang beralih fungsi menjadi mihrab/kuil/santorium bagi para penumpang yang membutuhkan oase atau sejenis pelarian dari rutinitas modern yang menghimpit. Di sini, pete`-pete` tidak lagi hanya menawarkan horisontalitas geografis, melainkan juga menawarkan vertikalitas eksistensial dalam bentuk tersedianya ruang dalam lambung pete`-pete` untuk renungan dan refleksi tentang hidup dan paradoksnya. Dan puisi pun lahir, juga satu atau dua sketsa, juga beberapa kali jepretan kamera, atau sekadar rasa syukur yang sederhana.

Nilai terakhir yang dimiliki oleh pete`-pete` sebagai panggung sosial yang bergerak adalah kesementaraan (*temporality*). Kesementaraan merujuk kepada durasi sosialitas yang tercipta di atas/di dalam pete`-pete`; di mulai oleh tatapan selektif calon penumpang terhadap penampakan tubuh pete`-pete` disertai lambaian tangan hingga teriakan “kiri!!” disusul transaksi uang di bagian depan pete`-pete` lalu berakhir, kali ini betul-betul berakhir, ketika tatapan antara penumpang yang baru turun dengan penumpang yang masih ada di atas pete`-pete` benar-benar telah terputus satu sama lain. Di sini kita bisa mengalisa bahwa karakter dasar dari sosialitas serta corak mencolok dari ruang publik yang di hadirkan oleh pete`-pete` adalah ruang publik yang ada-untuk-berakhir;

<sup>5</sup> Winarni, *Makassar Dari Jendela Pete`-Pete`*, Makassar: Inninnawa & Panningkul, 2009, h. 49

teriakan “kiri!!” dan kematian berpaut erat sebagai batas tegas bagi perjumpaan antar manusia pete'-pete'. Setelah teriakan “kiri!!” menggema, sebuah atau beberapa sosok asing yang tidak sepenuhnya lagi asing akan beranjak pergi, masuk kembali ke dalam kelimun keramaian *citizen* Makassar, dan sebuah tanya atau sebuah harap akan tebersit, “kapan kiranya aku dan kamu bersua lagi?”. Bukan sebuah kebetulan jika *citizen* Makassar tidak merasa asing satu sama lain sebab mungkin keduanya pernah bersua di pesta, di lapangan sepak bola, di mall atau..., di atas/di dalam pete'-pete'. Pete'-pete' adalah panggung sosial bergerak yang mensahihkan sejenis cita rasa dan karakter kepublikan tertentu di Kota Makassar. Jika mau, kita bisa menyebutnya Makassarisme.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, Benedict. *Hantu Komparasi*, Yogyakarta: Qalam, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Imagined Communities*, Yogyakarta: Insist & Pustaka Pelajar, 2002.
- Bertens, Kee. *Filsafat Barat Kontemporer*; Jakarta: Gramedia, 2002.
- Debord, Guy. *La Societe du Spectacle* terj. Donald Nicholson-Smith, *The Society of The Spectacle*, New York: Zone Books, 2006
- Fetterman, David M. *Ethnography; Step By Step*, California: SAGE, 2010.
- Grabe, Maria E. dan Bucy, Erik P., *Image Bite Politics*, Oxford: Oxford University Press, 2009.
- Habermas, Jurgen. *The Theory of Communicative Action Vol. I Reason and the Rationalization of Society*, Cambridge: Polity Press, 1986.
- Harland, Richard. *Superstructuralism*, Terj. Iwan Hendarmanawan, *Superstrukturalisme*, Bandung: Jalasutra, 2006.
- Lauren Joseph (Ed.), *New Perspectives in Political Ethnography*, Springer: New York, 2007
- Layder, Derek. *Understanding Social Theory*, California: Sage Publication, 2004.
- Mauss, Marcel. *Manual Of Ethnography*, Durkheim Press: New York, 2009.
- Nasr, Seyyed Hossein. *An Introduction to Islamic Cosmological Doctrines*, Bath: Thames and Hudson, 1978.
- Negri, Antonio and Michael Hardt. *Empire*, New York: Harvard University Press, 2001.
- Piliang, Yasraf A. *Multiplisitas dan Diferensi*, Bandung: Jalasutra, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Agama dan Imajinasi*, Bandung: Mizan, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Transpolitika*, Bandung: Jalasutra, 2011.
- Pink, Sarah. *Doing Sensory Ethnography*, SAGE; London, 2009.
- Plant, Jeremy F. (Ed.), *Handbook of Transportation Policy and Administration*, CRC Press: Boca, 2007.
- Ricouer, Paul. *Hermeneutics and the Human Sciences* Terj. Muhammad Syukri, *Hermeneutika Ilmu Sosial*, Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2006.

- Ritzer, George dan J. Goodman, Douglas. *Teori Sosiologi Modern*, Jakarta: Kencana, 2014.
- Said, Edward W. *Kebudayaan dan Kekuasaan*, Bandung; Mizan, 1995
- Schaeffer, Jean-Marie. *Fictional vs. Factual Narration* dalam Peter Hühn *et al*, *Handbook of Narratology*, Berlin; Walter de Gruyter, 2009.
- Schmidt, Marie E. *Integrating Routing Decisions in Public Transportation Problems*, Springer: New York, 2014.
- Storey, John. *Cultural Studies and the Study of Popular Culture; Theories and methods*, Terj. Layli Rahmawati, *Cultural Studies dan Kajian Budaya Pop*, Bandung: Jalasutra, 2008.
- Winarni, *Makassar Dari Jendela Pete`-Pete`*, Makassar: Inninnawa & Pannyingkul, 2009.
- Winzeler, Robert L. *The Peoples Of South East Asia; Ethnography, Ethnology and Change in A Complex Region*, Altamira Press; New York, 2011.