

**PETE`-PETE` DAN SEJARAHNYA**  
**(ATAU TENTANG POLITIK INGATAN DI KOTA MAKASSAR)**

**Syamsul Asri**

Dosen Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial  
Universitas Fajar Makassar  
Email: [syamsulasri14@gmail.com](mailto:syamsulasri14@gmail.com)

Abstract

This article analyzes the existence of 'pete-pete', one mode of public transports in Makassar as a social reality, delving into the crust of its meaning, its socio-history and the changes of its meaning within the society. Along with the global development, 'pete-pete' has gone through multi meanings, not only as one mode of public transports, but also as a medium, an actor, and even a stage for activists to fundamentally establish public spaces for social interaction. Moreover, 'pete-pete' is also an entity to willingly attract political power on a regular basis, through social discourses or implementation of urban planning.

Keywords: 'Pete-pete', public space, social interaction, political power

**A. Definisi Pete`-Pete`; Bukan Angkot Bukan Pula Taksi**

Siapa pun yang pernah ke Makassar akan mengenal pete`-pete`, entah ia pernah menaikinya atau sekadar melihatnya menepi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, atau sekadar menyaksikan pete`-pete` menyusuri jalan raya di Kota Daeng<sup>1</sup>. Tapi tidak, pete`-pete` tidak hanya *terlihat* namun juga *terdengar* sebab mode transportasi darat warga Kota Coto ini biasanya dilengkapi dengan *sound system* yang memuntahkan musik dalam volume yang nyaring. Juga pete`-pete` tidak berhenti *terbaca* di koran lokal dan *running text* TV lokal sebab pete`-pete` adalah entitas yang selalu ingin diantisipasi oleh kekuasaan politik melalui wacana dan praktik perencanaan kota.

---

<sup>1</sup> Pete`-pete` yang beroperasi di dalam Kota Makassar umumnya berwarna biru sedangkan yang berwarna merah adalah pete`-pete` yang lalu lalang dari dan ke Makassar-Sungguminasa. Ada juga pete`-pete` yang datang dan pergi ke Pangkep-Maros-Makassar (daya) lazimnya berwarna biru dengan nuansa yang lebih gelap.

Bentuk *pete`-pete`* telah banyak mengalami perubahan, sekarang bentuknya mirip kapsul dengan 3 pintu yang terdiri dari 2 pintu di sisi kanan dan kiri bagian depan badan *pete`-pete`* dan 1 pintu di bagian tengah sebagai lubang gerbang penumpang naik dan turun. 2 pintu di depan digunakan oleh sang supir pada bagian kanan dan penumpang pada bagian kiri untuk naik atau turun *pete`-pete`* sekaligus celah yang digunakan oleh semua penumpang membayar tarif kepada sang supir. Selain sang supir dan para penumpang, tak ada lagi subjek lain di atas/di dalam *pete`-pete`*, sebab tidak ada *kondektur/karneki/knek* *pete`-pete`*; penumpang membayar tarif *pete`-pete`* langsung kepada sang supir.

Secara etimologis, penamaan *pete`-pete`* hingga hari ini adalah strategi linguistik untuk melawan pelupaan; pada awalnya mode transportasi darat yang muncul pada pertengahan 1980 ini tidak memiliki nama yang jelas. *Pete`-pete`* adalah nama bagi uang receh yang digunakan oleh para penumpang untuk membayar jasa sang supir karena telah menjual mobilitas geografis yang bisa menghemat waktu dan tenaga para penumpang<sup>2</sup>. Lambat laun, nama *pete`-pete`* pun lekat bukan sebagai sebarang uang logam minim harga namun sebagai nama bagi sebarang kendaraan yang membantu warga Kota Makassar agar bisa bergerak lebih jauh menyusuri kotanya. Bagi saya ini adalah strategi berbahasa untuk melawan lupa dengan cara mengalihmaksikan *pete`-pete`* dari maknanya sebagai uang receh menjadi kendaraan umum bertarif ekonomis. Dengan cara ini maka kata *pete`-pete`* tetap tinggal dibenak pengguna meskipun telah beralih makna secara radikal.

Bisa juga fenomena ini adalah simptom kemalasan berbahasa yang menyandera warga Kota Makassar. Sebagai kata, *pete`-pete`* telah utuh, *fixed*, sebab konstituen/pengguna, rujukan makna dan rujukan materialnya telah ada

---

<sup>2</sup> Sekali waktu Bapak saya yang seorang guru menjelaskan bahwa "*pete`-pete`*" itu adalah istilah untuk uang receh yang waktu itu berupa koin pecahan Rp 5 dan Rp 10, itu di tahun 1980-an, saya masih kecil, belum sekolah. "Dengan uang receh pecahan Rp 5 dan Rp 10 itulah orang membayar angkutan kota, sehingga angkot kemudian akrab dikenal dengan *pete`-pete`*," jelas Bapak...". Lihat <https://khairilanas354.wordpress.com/tag/makassar/> diakses pada medio Agustus 2014

sebelumnya, yakni dalam ranah ekonomi. Perubahan makna kata *pete`-pete`* dari uang receh menjadi sebetuk mode transportasi darat menjadi bukti yang sangat meyakinkan untuk berpikir bahwa *citizen* Makassar kala itu sangat malas mengelaborasi gudang referensi dan kamus sosial berbahasa yang mereka miliki.

Mengapa tidak ada kosa kata lain? Pertanyaan ini terlalu kompleks jika dijawab dengan gampang bahwa penyebab *citizen* Makassar tidak memiliki kata yang baru untuk memaknai pengalaman mereka disebabkan kemalasan berpikir/berbahasa atau sebagai bentuk konservasi terhadap sebetuk kata yang merujuk kepada uang logam receh, bagaimana pun pentingnya uang receh tersebut.

Mungkin ada penyebab lain. Sebuah sebab yang lebih dalam, lebih traumatis. Bahasa adalah rumah Ada, ini menurut Heidegger. Jika bahasa (dan kata yang menyusun dan menampakkan bahasa) tidak ada, maka Ada juga tidak hadir. Hukum ini juga berlaku bagi *citizen* Makassar. Tidak adanya kata yang bisa diutarakan untuk menamai dan merumahkan *pete`-pete`* ini mungkin berasal dari kenyataan bahwa *pete`-pete`* adalah benda dan praktik baru bagi warga Kota Makassar yang berasal dari nalar modern; jalan raya beraspal dan berbeton, rambu dan marka jalan, sistem kawasan kota yang dihubungkan oleh nadi bernama jalan raya, yang kesemuanya merupakan efek/imbas dari logika efektivitas dan efisiensi modernitas.

Persoalan semakin kompleks dan berefek traumatis disebabkan oleh kenyataan bahwa *pete`-pete`* sebagai efek sekaligus penanda modernitas bukanlah entitas yang tumbuh secara alami dari relung jiwa masyarakat Makassar. Modernitas datang seiring kolonialisme, ketika penjajah pergi karena kalah, modernitas tetap tinggal dan mengembangkan diri dengan sukses. Jika bahasa adalah rumah Ada, maka pengucapan *pete`-pete`* sebagai praktik berbahasa berasal dari taruma Ada modernitas yang dipaksakan oleh logika kolonialisme. Ibarat rumah baru yang asing, *pete`-pete`* adalah kata yang asing bagi *citizen* Makassar. Sebuah keasingan yang berpagut dengan trauma kolonialisme.

Keasingan dan trauma ini perlu dilampaui agar efek destruktifnya bisa ditoleransi secara kreatif. Solusinya; merumahkan apa yang asing dan sakit dengan melakukan operasi otentifikasi; menamai anasir asing dan traumatis tersebut dengan nama lokal, lalu mengulangi praktik penamaan tersebut setiap saat, hingga apa yang asing menjadi akrab dan apa yang sakit menjadi codet, sakitnya menghilang namun membekas. Pete`-pete` adalah semacam codet, yakni bekas luka kolonial yang berfungsi sebagai tugu peringatan tentang perjumpaan anasir asing dengan anasir diri.

Selain sebagai strategi traumatik, kata pete`-pete` sebagai kata lama yang berganti rujukan baru, bisa juga terbaca sebagai strategi mimikri *citizen* Makassar dihadapan wacana dan praktik kekuasaan serta relasi kuasa yang tidak sanggup diantisipasi. Ketika dua atau lebih entitas otonom berjumpa dalam kondisi ketimpangan kekuasaan yang lazim bersipat predatoris (yang kuat memangsa yang lemah), maka pihak dengan kekuasaan yang lebih lemah akan menerapkan strategi mimikri untuk bisa *survive*.

Ketika seekor cicak berhadapan dengan seekor kucing maka cicak, disertai kesadaran akan mustahilnya kemenangan, akan memotong sendiri ekornya yang masih akan bergerak-gerak agar perhatian sang kucing teralih, sehingga sang cicak bisa memiliki cukup momen untuk melarikan diri. Inilah mimikri. Pete`-pete` pun adalah sejenis mimikri *citizen* Makassar dihadapan modernitas yang tidak sepenuhnya sanggup dipahami apalagi dilawan. Pete`-pete` adalah sebetuk mimikri sebab sembari membiarkan modernitas menggantikan kuda dan bendi yang organik secara material, dan tampak seolah-olah modernitas mekanik menang, *citizen* Makassar menamai kekalahan mereka dengan kosa kata mereka. Kosa kata ini, pete`-pete`, terus dipakai setiap hari dalam praktik berbahasa dan bertindak dalam ruang kota, sehingga sebetuk ingatan tentang diri dan identitas ke-makassar-an tetap tinggal dan menolak kalah. Jika teori ini benar, maka kita bisa berharap banyak kepada asumsi bahwa modernitas meski tidak terkalahkan namun bisa diinvalidasi secara kreatif, terus menurun.

Mari beranjak. Pete`-pete` sebagai sebetuk kata dan sebangunan tindakan urban, merupakan ekspresi lokal, yang dengan kreatif membedakan diri dengan angkot, sebuah entitas nasional. Angkot alias angkotan kota, merupakan sebutan nasional bagi moda transportasi darat dalam kota. Angkot telah ada sejak pertengahan 1960-an di Jakarta, Surabaya dan Bandung, lalu tersebar merata di seluruh Nusantara sebagai efek *oil booming* dekade 1970-an hingga awal 1980-an. Terlihat dengan sangat jelas bahwa angkot beserta infrastruktur yang memungkinkannya (jalan raya beraspal dan berbeton, marka dan lampu jalan/lalu lintas) datang berbarengan atau didahului oleh kehadiran suprastruktur (ideologi, mental dan sikap/gaya hidup berlandaskan pandangan dunia tertentu) modernitas liberal yang terkoneksi secara kuat dengan dunia internasional. Globalisasi inilah, dengan ideologi dominannya yakni developmentalisme yang membawa angkot ke dalam kamus sosial masyarakat Indonesia.

Dari sini, kita bisa dengan aman menyatakan bahwa globalisasi merupakan kenyataan yang tertanam jauh dalam kesadaran dan praktik keseharian masyarakat Indonesia. Globalisasi yang berjaln kelindan dengan modernitas telah menjadi bagian sah dari apa yang lazim kita sebut sebagai Indonesia. Globalisasi yang didorong oleh modernitas (dan pada gilirannya globalisasi meradikalkan modernitas) masuk, meyusup dan tinggal dalam kesadaran kita sebagai suatu bangsa; bahasa kita, arsitektur kita, pakaian hingga kurikulum dan bentuk organisasi publik kita kesemuanya itu disuplai oleh energi dinamis globalisasi.

Hal ini, jika berhasil dikonstruksi ke dalam narasi keindonesiaan dengan lebih santai dan terbuka, akan mengubah secara radikal persepsi kita tentang keindonesiaan kita; bukan lagi berporos pada perdebatan diametral bipolar beraras aksidensi antara tradisi versus modernitas, melainkan berpusat pada penemuan titik konsensus tentang batas toleransi dan rasa sakit sebagai konsekuensi ruang publik, titik tumpu sekaligus titik tujuan yang bersifat super elastis. Sehingga kemungkinan naratif bahwa pete`-pete` adalah panggung kebangsaan yang sangat bernilai strategis bagi *citizen* Makassar semakin besar.

Mari kita melaju lagi. Jika taksi adalah semacam moda angkutan darat yang diperuntukkan bagi individu-individu porselen yang jarang berkeringat, maka *pete`-pete`* adalah wahana transportasi publik dalam pengertian kepublikan sebagai rujukan demografis yang menampung banyak manusia dengan latar belakang yang beragam. Berduit atau tidak, tampil mulus bak porselen atau urakan, wangi atau sedikit menebar aroma keringat (bagi banyak orang aroma ini adalah penanda integritas dan kerja keras).

Taksi ditumpangi paling banyak empat penumpang, dengan *Air Conditioner* (AC) yang berhembus kencang membekukan, sementara *pete`-pete`* dimanfaatkan oleh empat belas penumpang paling banyak, dengan *Angin Cendela* (AC) yang bercampur timbal dan debu dan asap rokok pak supir. Perspektif ini membantu kita memetakan nilai kepublikan *pete`-pete`*; jika taksi adalah kendaraan pelintas jarak semi-publik, semi-privat yang menawarkan kenyamanan dan mobilitas sebagai nilai tukarnya, maka *pete`-pete`* menawarkan perjumpaan antar warga, sebanyak mungkin warga Makassar, sebagai nilai tukarnya. Perjumpaan di sini bukan sekadar perjumpaan antar pengguna (*user*) *pete`-pete`*, melainkan perjumpaan antar wajah, yang berlangsung dalam situasi eksistensial saling tatap secara intens. Dengan kata lain *pete`-pete`* memampangkan dirinya sebagai medium, aktor sekaligus panggung bagi aktivitas yang secara fundamental membangun ruang publik, yakni interaksi sosial.

Taksi berorientasi pada *payment-based service* (pelayanan berbasis pembayaran) yang datang dari supir taksi setelah sang supir dibayar dengan sejumlah nilai uang. Di sini uang dan pelayanan berjalan beriringan sebagai komponen transaksi ekonomi. *Pete`-pete`*, di lain pihak, berorientasi pada *situated-based service* (pelayanan berdasarkan situasi) yang datang, bukan satu arah dari sang supir kepada penumpang, melainkan datang dari tiga arah menuju tiga arah; penumpang, supir dan tubuh *pete`-pete`*. Di sini uang dan pelayanan tidak berjalan beriringan, melainkan berkolaborasi secara tumpang tindih menyusun transaksi

sosial. Situasi yang menyusun “ekonomi pete`-pete`” tidak murni ekonomis, melainkan dikooptasi oleh domain sosial budaya *citizen* Makassar.

“Ekonomi pete`-pete`” bukanlah ekonomi fungsional, yakni ekonomi yang hadir sebagai fungsi yang melayani sebetuk struktur tertentu, seperti taksi yang hadir untuk melayani motif melintasi ruang dengan nyaman dan privat. “Ekonomi pete`-pete`”, sebaliknya, merupakan ekonomi pasar dalam pengertiannya yang paling otentik dan radikal, yakni perjumpaan wajah antara pembeli dengan penjual.

Nah! Di atas/di dalam pete`-pete` terjumpai secara radikal perjumpaan antar wajah yang berlangsung sangat dekat, sangat intens, meski sangat temporer. Dengan demikian, “ekonomi pete`-pete`” bukanlah sebetuk ekonomi fungsional seperti yang terjumpai pada “ekonomi taksi”. ‘Ekonomi pete`-pete`’ adalah ekonomi pasar yang di dalam/di atasnya wajah penjual (sang supir) dan wajah pembeli (para penumpang) bersua, saling senyum, berinteraksi, saling mengevaluasi dalam sebetuk keasyikan berwajah, tanpa mesti saling menaklukkan.

Lebih jauh, selain supir dan penumpang pete`-pete`, sebenarnya ada lagi satu subjek sosial-ekonomi yang mesti dibenamkan dalam kategori manusia pete`-pete` sebab seluruh *raison de etre* berasal dan berpulang kepada pete`-pete`; mereka adalah pedagang kaki lima (PKL) yang mengambil sudut-sudut jalan Kota Makassar sebagai panggung bagi transaksi ekonomi dan sosialnya dengan supir dan penumpang pete`-pete`. Pedagang kaki lima ini, dengan modal sebilah dua bilah payung, lapak barang, bangku dan (tentu saja) kerindangan pohon pinggir jalan Kota Makassar, hadir sebagai titik *pause* bagi supir (dan tidak jarang) penumpangnya untuk melepas haus (dengan menjual minuman gelas dingin beragam merek), menahan lapar (dengan menjual cemilan dan makanan ringan beragam merek, entah merek tersebut beriklan atau tidak, terdaftar di BPOM/depkes atau tidak), menukar uang kecil (di sini terpahami secara literal bahwa uang adalah komoditi; uang logam receh sang PKL dalam jumlah Rp.4500 akan dibeli seharga Rp.5000 oleh sang supir) hingga mengisi angin/menambal ban dan mengganti air karburator yang sudah mulai berkurang.

Dalam transaksi ekonomis dengan supir pete`-pete` dan penumpangnya ini, PKL tidak pernah menerapkan etika “profesional secara efektif dan efisien” sebagai norma ekonomi universal, melainkan memblending transaksi ekonominya dengan interaksi sosial hangat yang gampang dinilai sebagai beban ekonomis. Perilaku PKL yang terkadang menyediakan lapaknya sebagai tempat istirahat para supir adalah contoh nyata betapa definisi ekonomi “efektif dan efisien” memiliki makna yang tidak tunggal secara sosial.

Bahkan, kita bisa dengan aman menyebut ‘ekonomi pete`-pete`’ sebagai ekonomi yang bergerak secara geografis (*geographic mobile economy*), yakni ekonomi yang menyandarkan *raison de etre* nya kepada mobilitas sebagai wahana melintasi jarak. Pete`-pete` adalah pasar yang bergerak secara horisontal, meliuk dari satu titik *carvak* Kota Makassar menuju titik *carvak* yang lain. ‘Ekonomi pete`-pete`’ ini secara beriringan berbeda dengan Pasar Apung Samarinda. Perbedaan mode ekonomi yang dimaksud adalah; Pasar Apung Samarinda menjadikan sempangan teritori di atas Sungai Kapuas sebagai titik perjumpaan antar wajah, sementara pasar pete`-pete` tercipta dari kekosongan lambung dirinya, yang tertampang sebagai panggung perjumpaan antar wajah, yang bergerak bersama menuju titik perpisahan. Wajah pada Pasar Apung Samarinda adalah wajah yang datang, menatap (dalam seluruh keakraban dan keasingannya) dan pergi, sementara wajah pada pasar pete`-pete` adalah wajah yang datang (sang supir dan penumpang yang lebih dahulu naik) berjumpa dengan wajah yang datang+ (penumpang yang baru naik pete`-pete`), lalu wajah+ berjumpa lagi dengan wajah++ (wajah yang datang pertama kali, gabungan dari wajah sang supir dengan wajah penumpang yang naik terlebih dahulu). Dalam perjalanannya menempuh jarak geografis Kota Makassar di atas pete`-pete`, wajah+ mengalami tiga kali pelapisan wajah; *pertama* ketika wajahnya, yakni wajah+, berlapis bersama wajah sang supir dan penumpang yang lain membentuk wajah++ ketika ada penumpang baru yang naik; *kedua*, ketika wajah++ miliknya yang berasal dari proses pelapisan wajah pertama menjadi wajah+-, suatu kondisi yang hadir ketika ada penumpang yang



turun, wajah++ akan mengantarnya menuju pintu keluar, menemaninya dalam tatapan ketika ia membayar, lalu mengucapkan selamat jalan melalui lirikan ringan yang sekilas melalui kaca samping atau kaca belakang *pete`-pete`*; *ketiga*, ketika wajah+- miliknya menjadi wajah--, ketika ia pun pada akhirnya turun dari *pete`-pete`* dan mengucapkan selamat jalan kepada wajah++ yang menerimanya dalam keakraban yang asing (sekaligus keasingan yang akrab) meski hanya sesaat.

Pembaca yang budiman pasti mampu menelusuri genealogi konseptual tentang wajah yang baru saja dijelaskan sebagai konsep yang berakar dari filsuf Perancis Emanuel Levinas. Dipengaruhi oleh proposisi Semitik bahwa manusia tercipta dalam rupa/wajah tuhan, Levinas mengembangkan pembacaan radikal tentang wajah manusia; wajah bukan sekadar sesuatu yang dengannya pemilik wajah dikenali, bukan pula sekadar fakta biologis yang hadir sebagai bagian depan dari struktur tengkorak kepala, melainkan jejak manusia yang paling fundamental. Tanpa wajahnya manusia mustahil ada.

Siapapun mudah memahami Levinas ketika ia berujar bahwa wajah manusia memiliki 2 ciri mendasar, (1) setiap wajah itu telanjang tanpa perlindungan. Topeng, kaca mata dan *make up* bersifat temporer, sehingga ketelanjangan wajah itu asasi. Apa arti ketelanjangan wajah ini? Tanpa topeng, tanpa benteng perlindungan, sebenarnya setiap wajah itu rapuh, guyah dan gampang berada dalam posisi sebagai yang tertindas. (2) setiap wajah itu vertikal; kecuali pada situasi medis yang jarang, bagian paling atas dari wajah manusia biasanya adalah jidat sedangkan bagian bawahnya adalah dagu. Vertikalitas wajah ini adalah simptom bahwa manusia adalah *homo sapient* alias Manusia Tegak; bukan sekadar tegak karena sanggup berjalan dengan dua kaki, namun tegak karena mampu mengakses kearifan sapiental, yakni kearifan yang menyadari bahwa realitas itu bertingkat-tingkat, bergradasi sesuai jarak ontologisnya dari Sang Sumber; bahwa semesta material ini bukanlah satu-satunya medan makna yang ada bagi tindakan kita; bahwa titik inti keberadaan kita terletak dalam kematian, yakni terbukanya medan makna yang melampaui semesta material ini; bahwa wajah kita adalah jejak, tanda,

ayat sekaligus manifestasi dari Yang Maha Ada, Yang Maha Melampaui sekaligus Maha Dekat.<sup>3</sup>

Beberapa testimoni dari pengguna/penikmat *pete`-pete`* yang menjejalkan bahwa wajah supir dan wajah para penumpang, tidak kurang malah mungkin lebih dari, konsep wajah sebagaimana yang dijelaskan oleh Levinas. Dengan ini diharapkan bahwa meski transformasi manusia *pete`-pete`* dari wajah+ menjadi wajah++ hingga menjadi wajah+- lalu akhirnya menjadi wajah-- beroperasi dalam skema ritual yang berulang, lagi dan lagi, wajah manusia *pete`-pete`* selalu mengalami kebaruan terus menerus sebab manusia adalah entitas yang berburu kebaruan, dengan jalan menunggu dan menghidupi lalu akhirnya dihidupi oleh kejadian-kejadian etis yang suci. Kejadian etis nan suci ini ada karena wajah senantiasa menolak untuk absen. Barangkali inilah ciri ketiga dari wajah yang belum sempat direfleksikan oleh Levinas; wajah selalu hadir. Kegelapan, ketidakpahaman, ketidakmengertian, luluh dihadapan wajah yang dapat langsung dikenali sebagai wajah pada dirinya sendiri, yang canggung, yang penuh harap, yang letih, yang gampang ditindas, yang sangat mengharapkan kemerdekaan, yang dekat sekaligus berjarak dari tuhan. *Pete`-pete`* hadir untuk merayakan wajah manusia ini.

## B. Sejarah Sosial *Pete`-Pete`*

Sebenarnya penyebutan nama "*pete`-pete`*" untuk angkutan kota, bukan hanya di kota Makassar, tapi hampir di semua daerah di Sulawesi-selatan. Bahkan menurut cerita adik ipar saya yang tinggal di Palu-Sulawesi Tengah, warga Palu juga memakai istilah '*pete`-pete`*' untuk angkutan kota di sana.

Setidaknya ada dua teori genealogis tentang asal-usul penamaan *pete`-pete`* kepada moda transportasi darat jenis angkutan kota di Kota Makassar. Yang *pertama*, sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, nama *pete`-pete`* berasal dari penamaan lokal uang receh (Rp.5 dan Rp.10) yang dibayarkan penumpang

---

<sup>3</sup>Lihat uraian tentang wajah dan konsekuensi politiknya menurut Levinas dalam Thomas Hidayat Tjaya, *Empat Esai Politik*, (Jakarta: Komunitas Salihara, , 2011), h. 90 dan seterusnya.

sebagai tarif kepada supir *pete`-pete`*. Seiring berjalannya waktu, uang receh tersebut mengalami defisit nilai bahkan sampai pada kondisi tidak bernilai lagi diakibatkan dinamika situasi posisi tawar Indonesia dalam sistem moneter internasional. Recehan Rp.5 dan Rp.10 diganti dengan Rp.25, sebuah pecahan mata uang rupiah terkecil yang belum dinamai secara lokal oleh *citizen* Makassar. Kekosongan penanda<sup>4</sup> inilah yang diisi secara sosial oleh sebetuk mesin mekanik berwarna mencolok yang berfungsi mengantar dan memindahkan *citizen* Makassar dari satu titik menuju titik yang dimungkinkan. Inilah *pete`-pete`* yang kita kenal saat ini.

Yang kedua, nama *pete`-pete`* berasal dari frase asing *Public Transportation* disingkat PT. Singkatan PT ini diulang sesuai kebiasaan menyebut benda jamak dalam bahasa Indonesia sebab saat itu armada *public transportation* memang banyak alias jamak. Selanjutnya PT (dibaca netral sebagai *pe-te*) dilokalkan oleh konfigurasi semantik *citizen* Makassar menjadi *pete`-pete`*, ekspresi linguistik yang bertahan pemakaian dan pemaknaannya hingga hari ini.

Kedua teori genealogis semantik *pete`-pete`* ini memiliki titik tekan berbeda dalam menghadirkan pembacaan tentang sejarah sosial *pete`-pete`* pada khususnya dan *social mnemonic*<sup>5</sup> *citizen* Makassar pada umumnya. Teori uang receh berangkat dari aspek lokal yang dekat, hadir, mengental, disusun sebagai strategi semantik untuk mengabadikan sebuah nama yang perlahan-lahan mulai hilang penyebutan dan maknanya dari lumbung makna *citizen* Makassar. Di sini, *pete`-pete`* adalah penanda yang dibujuk untuk mengosongkan petandanya yang awalnya adalah uang receh pecahan Rp.5 dan Rp.10 berganti sebetuk mesin mekanik dengan lumbung kosong yang berfungsi menggantikan bendi dan dokar. Teori PT, secara beriringan, berangkat dari anasir asing, berjarak, tersedia begitu saja, mendesak dalam bujukan, diterima sebagai kenyataan semantik untuk menamai, menyebut, mengoperasikan

---

<sup>4</sup> Hubungan antara tanda, penanda dan petanda paling bagus dijelaskan oleh St. Sunardi, *Semiotika Negativa*, (Yogyakarta: Buku Baik, 2004), h. 35.

<sup>5</sup> Baca tentang *social mnemonic* dalam George Ritzer dan Douglas J. Goodman, *Teori Sosiologi Modern*, (Jakarta: Kencana, 2005), h. 238-49

secara sosial sebuah penanda modern (yakni mesin mekanik yang masih belum akrab) yang perlu dibiasakan dalam praktik keseharian *citizen* Makassar agar modernitas sebagai kenyataan yang tidak terelakkan bisa dihidupi dan menghidupi kemakassaran kita.

Jika *pete`-pete`* dalam teori uang receh terbaca sebagai jejak dari situasi dan kondisi pascakolonialitas traumatik *citizen* Makassar (sebuah penanda telah dikalahkan, disingkirkan, diganti lalu dibongkar ulang petandanya sesuai tuntutan dan bujukan eksternal), maka *pete`-pete`* dalam teori PT adalah ekspresi pascakolonialitas neurotik *citizen* Makassar. Neurotik berarti situasi yang tidak berjejak secara pasti sebab kondisi hakikinya berlokasi di dunia antara, yakni antara sadar dan gila. *Pete`-pete`* adalah nama dengan aroma neurotik sebab *citizen* Makassar dengan tak sabar, terburu-buru merengkuh sesuatu yang belum sepenuhnya dimaknai menjadi milik sendiri yang tanpa sadar (atau sangat sadar dan karenanya neurotik) sebenarnya bisa berbalik mendefinisikan kemakassaran *citizen* Makassar, sebuah (atau beragam) definisi yang bisa menjadi celah awal bagi masuknya lintasan-lintasan hasrat tak berujung tentang kebaruan, kemewahan, kelembutan, keindahan, keelokan yang kesemuanya diintroduksi oleh *empire*, wajah kapitalisme kontemporer yang hasrat utamanya adalah mengkolonisasi semua sumber daya (kapital) demi hasrat itu sendiri.<sup>6</sup>

Ada yang menyatakan protes terhadap teori PT sebagai landasan penamaan *pete`-pete`* dengan mengajukan argumen bahwa *public transportation* merupakan *farse high educated* yang mustahil diakses oleh publik secara massif. Jawaban untuk keberatan ini adalah memampangkan argumen tentang hadirnya secara massif kosa kata kolonial (bahasa Belanda dan Inggris terkhusus) dalam kamus sehari-hari *citizen* Makassar. Kehadiran kosa kata ini berasal dari warisan sistem pendidikan kolonial dan interaksi kolonial antara penjajah dan pribumi. Dengan demikian, teori PT

---

<sup>6</sup>Pembahasan tentang hasrat dan mesin metahasrat yang dimainkan oleh konfigurasi kapitalisme tingkat akhir lihat Anthonio Negri & Michel Hardt, *Empire* (New York: Harvard University Press, 2001), h. 219.

sebagai asal usul nama *pete`-pete`* memiliki basis pembenaran empirik sebagaimana teori uang receh. Sebuah pernyataan senada dapat disimak sebagai berikut;

“Ternyata budaya bertransportasi umum di Indonesia sudah sejak dulu ada. Namun anehnya budaya itu seakan-akan tidak ada bekasnya, melihat tidak adanya komitmen untuk angkutan umum, penghormatan dari pengguna kendaraan pribadi, dan tren penggunaannya yang terus menurun. Tepatnya, marginalisasi untuk angkutan umum berjalan dengan mantap. Sehingga angkutan umum seakan dipaksa menjadi berandal jalanan, sebagai klandestin yang berjuang melawan peminggiran tersebut...”<sup>7</sup>

Meski ringkas, paragraf ini merekam dengan baik nasib tragis angkutan kota dalam lanskap budaya transportasi urban di Indonesia. Angkutan kota adalah batu loncatan yang diperlukan untuk melintasi ruang oleh *citizen* ketika situasi ekonomi masih serba terjepit, namun begitu pencapaian ekonomi menanjak menjadi lebih baik, maka mode pelintasan ruang yang digunakan oleh *citizen* pun berubah, dan dalam perubahan itu angkutan kota (dan *pete`-pete`* adalah salah satu subspeciesnya) terpinggirkan. Angkutan kota diganti dengan taksi, *monorel*, *bus way*, seolah-olah angkutan kota adalah residu masa lalu yang membebani, semacam istri tua yang meski berjasa di awal tetap mesti ditinggalkan karena beragam alasan; tidak elegan, tidak efektif dan efisien, penyebab kecelakaan berkendara/berlalu lintas.

Ada logika dan hasrat pertumbuhan yang menjalar dan bekerja dibalik penyingkiran angkutan kota sebagai mode transportasi darat bagi *citizen*. Logika pertumbuhannya jelas: angkutan kota tidak menawarkan pengalaman pelintasan ruang berupa kenyamanan dan perasaan eksklusif, padahal melintasi ruang dan

---

<sup>7</sup>Lihat [www.Makassar\\_Blogspot.com/Jejak-jejak/pete`-pete`/](http://www.Makassar_Blogspot.com/Jejak-jejak/pete`-pete`/) diakses pada medio Agustus 2014

titik-titik koordinat bisa dibuat semenarik mungkin. Di sini taksi dan *bus way* menggantikan *pete`-pete`*.

Hasrat pertumbuhan terbaca dengan sangat transparan; *pete`-pete`* mesti musnah sebagai kompos yang menyuburkan mode transportasi darat dalam kota yang lain, yakni mobil dan motor milik pribadi. Di titik ini, angkutan kota menjadi semacam pendahuluan bagi hasrat melintasi batas di atas mesin mekanik; mobil dan motor milik pribadi adalah radikalisasi dari angkutan kota dalam beberapa aspek;

*Pertama* bentuk fisik-mekanistik, dalam hal ini bentuk dan bahan material mobil dan motor milik pribadi dirancang sebagai entitas yang mesti berjarak bahkan mengalahkan bentuk dan bahan material angkutan kota. Di sini beroperasi apa yang disebut oleh Ben Anderson sebagai hantu komparasi, subjek hadir dan mengambil formasi kedirian yang berasal dari proses pembayangan setengah ilusi atas kedirian subjek lain sebagai entitas yang mesti dilampaui. Pada poin ini, motor dan mobil milik pribadi (juga nantinya semua kendaraan non-angkutan umum) dirancang sebagai pembanding superior terhadap angkutan kota. Hasrat adalah mesin pendorong utama beroperasinya hantu komparasi ini. Disebabkan oleh faktor keterlebihdahuluannya dalam sejarah, bahan material dan bentuk angkutan kota menjadi semacam referensi alam bawah sadar bagi mobil dan motor milik pribadi; lebih kuat, lebih mengkilap, lebih mahal, lebih berkelas dan lebih lebih yang lain sebagai nilai bagi motor dan mobil milik pribadi seluruhnya dibangun sebagai jarak pembeda dari angkutan kota;

*Kedua*, angkutan kota milik bersama, setidaknya dinaiki dan dikendarai lalu digunakan secara bersama-sama oleh sebanyak mungkin orang sebagai pengguna yang membutuhkan, namun motor dan mobil milik pribadi dirancang sebagai milik pribadi, sehingga hanya pemiliknya yang memiliki akses kepada entitas mekanik tersebut. Di sini, pembelahan antara dimensi publik dengan dimensi privat terpahat jelas; angkutan kota mewakili dimensi publik sedangkan mobil dan motor pribadi mewakili dimensi privat. Apa sebenarnya yang bisa kita baca dari pembelahan ini? Angkutan kota seakan memaksakan kita menyapa dan menerima wajah orang lain

yang beragam, sementara mobil dan motor pribadi yang menjadi milik pribadi bisa dikontrol seberapa jauh, seberapa banyak, seberapa lama sang pemilik ingin berjumpa dengan orang lain. Pengendara dan pemilik motor dan mobil pribadi menikmati sejenis teritori eksklusif di atas/di dalam kendaraan pribadinya, sebuah teritori yang memungkinkannya mengalami dan memerankan dua kedirian yang berbeda namun berjalinkelindan secara bersamaan; wajah kedirian yang hadir secara lebih otentik sebab tidak ada tatapan orang lain yang mendisiplinkannya, sekaligus wajah kedirian yang hadir dalam *anxiety* (keresahan) disebabkan oleh rasa kesepian eksistensial sebab tidak hadirnya wajah orang lain untuk disapa, untuk ditegur, untuk bercermin;

*Ketiga*, sebagai konsekuensi dari poin *kedua*, hasrat dan logika pertumbuhan mendorong pengguna mobil dan motor pribadi untuk mengembangkan mode-mode aktorial dan ekspresi subjek yang beragam disebabkan oleh tersedianya medium bagi ekspresi tersebut, sehingga semakin hari angkutan kota semakin dianggap tidak mampu memfasilitasi kreasi dan ekspresi dari mode aktorial yang beragam, sehingga penyingkiran angkutan kota dari budaya transportasi urban semakin menemukan momentumnya. Dengan ini, tampak bahwa pilihan, pilahan dan pembelahan antara angkutan kota sebagai ekspresi publik dalam melintasi ruang dengan mobil dan motor sebagai ekspresi privat dalam mengarungi ruang, merupakan ekspresi kelas sosial dan ekonomi.

Pada aras ini, yakni analisa kelas, kita bisa melangkah lebih dalam menuju pembacaan *pete`-pete`* sebagai medan politik ekonomi dengan jalan meminjam konsep politik tubuh dari Michel Foucault.<sup>8</sup> Politik tubuh merujuk kepada proses tubuh dipersepsi, diteliti, dicatat, dikelompokkan, dibentuk, didisiplinkan, dilabeli oleh relasi kuasa yang hadir dalam ruang sosial. Politik tubuh adalah medan persinggungan antara politik (kekuasaan), sosialitas (relasi manusia) dan ilmu

---

<sup>8</sup>Lihat analisa politik tubuh Foucault dalam John Storey, *Cultural Studies and the Study of Popular Culture; Theories and methods*, Terj. Layli Rahmawati, *Cultural Studies dan Kajian Budaya Pop*, (Bandung: Jalasutra, 2008) h. 108-123.

pengetahuan (metode saintifik-ilmiah seperti kedokteran, psikologi forensik, antropologi ragawi, statistika dan etnografi) dengan kebertubuhan individu.

Politik tubuh, dari perspektif yang lain, merupakan mesin diskursus yang bergerak lincah ke sana kemari berburu sumber daya tunggal, yakni tubuh manusia untuk dikerkah dalam skema kepatuhan. Dari tubuh yang patuh diperoleh stabilitas, prasyarat bagi beroperasinya kekuasaan. Kalau pun hadir *chaos* maka *chaos* tersebut adalah *chaos* yang terkontrol, kehadirannya untuk menggerakkan kreatifitas kuasa.

Politik tubuh mengambil contoh sebagai berikut; seseorang dengan tubuhnya dipersepsi (sebagai objek ilmu kedokteran ia dikenali sebagai si sakit, si sehat, si stres, si gila, si lepra, si bersih), diteliti (mengapa ia sakit, mengapa ia sehat, mengapa ia tidak kunjung sembuh), dicatat (dalam proses inilah, dan bukan dalam proses sebelum atau setelahnya, tubuh berhenti menjadi kuil sakral sebagaimana orang tua dulu memahaminya, melainkan menjadi benda seperti kursi atau mesin, hal ini disebabkan oleh dahsyatnya pencatatan dan kekuasaan yang menghidupi dan dihidupi oleh kekuasaan. Catatan adalah bukti, catatan adalah kehadiran yang bisa ditengok kapan saja tidak lekang oleh waktu, catatan membekukan tubuh yang sedari awal adalah organ dinamis menjadi konsep/makna yang gampang digerakkan menjadi stigma sebab konsep itu tidak ragawi, abstrak dan cerebral), dikelompokkan (setelah dibekukan oleh catatan, maka tubuh tertentu menjadi normal dan tubuh yang lain menjadi tidak normal, yang satu menjadi beradab sementara yang lain menjadi primitif, yang satu bisa masuk restoran manapun yang lain hanya boleh makan dan berkumpul dalam *ghetto*, yang satu bebas yang lain budak), dibentuk (di sini catatan diolah oleh kekuasaan untuk memberi asal usus, ruang pengungkapan dan tujuan bagi tubuh yang ingin dikuasainya), didisiplinkan (disekolahkan sekaligus dibuatkan pranata DO, diberi vaksin dan di-rumahsakit-kan, dibangun infrastruktur termasuk pengadilan dan penjara, diberi kerja sekaligus dibuatkan pranata PHK), dilabeli (normal dan dicintai bagi sebagian tubuh serta asing dan *defiant* dan karenanya layak dimusnahkan bagi tubuh yang lain)



Dalam skema ini, *pete`-pete`* adalah aparatus kuasa yang hadir untuk memfasilitasi sekaligus meneguhkan politik tubuh. *Pete`-pete`* dirancang untuk menampung tubuh-tubuh yang memiliki dua status dalam ekosistem ekonomi sosial yang dibangun oleh kuasa; penumpang reguler dan penumpang temporer. Kedua jenis penumpang ini hadir sebagai efek dari politik tubuh yang beroperasi pada level makro dan merepetisi diri pada level mikro, seperti pada *pete`-pete`*.

Penumpang temporer adalah penumpang *pete`-pete`* dengan status sementara, tidak tetap, sekejap hingga tiba saatnya sang penumpang meninggalkan *pete`-pete`* berganti motor pribadi, mobil pribadi, taksi, *bus way*, *monorel*, termasuk ke dalam tipe penumpang bibit adalah penumpang *pete`-pete`* yang bukan penumpang *pete`-pete`*, dengan kata lain, para penumpang yang menaiki, mengendarai dan memanfaatkan *pete`-pete`* sebagai pelarian dari rutinitas menatap yang tidak *mobile*, sebagai oase dari kehampaan perjumpaan dengan orang lain, sebagai kuil kontemplatif yang menyediakan ruang mirip ceruk yang di dalamnya segala persoalan eksistensial bisa direnungkan sembari memanjakan semua indera, sebagai *sanctorium* dari kesibukan karir yang menghimpit sebab *pete`-pete`* menyediakan ruang bagi tersedianya tatapan yang menghimpun hal ihwal di luar kalkulasi ekonomi dan kalkulasi karir.

Sebenarnya paragraf terakhir bisa menjadi bahan baku bagi resistensi *pete`-pete`* yang menolak takluk di hadapan logika efektivitas dan efisiensi pertumbuhan kapitalisme. Pada poin ini, *pete`-pete`* memampangkan dirinya sebagai limbah modernitas transportasi; berasal dari dalam sistem transportasi urban. Seperti semua limbah sistemik lainnya, status *pete`-pete`* bisa terbaca sebagai entitas dengan dua aras; *pertama*, sebagai limbah, *pete`-pete`* adalah entitas yang termarginalkan dalam diskursus transportasi Kota Makassar. Kehadirannya dibutuhkan sebagai *output* sistemik namun dalam saat yang bersamaan kediriannya disudutkan, dievaluasi secara sinis, didisiplinkan tanpa bujukan dan akhirnya dibiarkan punah (*fade away*) dengan sengaja oleh kekuasaan, baik kekuasaan politik maupun kekuasaan diskursif; *kedua*, sebagai limbah, *pete`-pete`* adalah entitas kritis

bagi sistem transportasi urban Kota Makassar; pete`-pete` mengejek sistem dengan cara (1) terus menerus memampangkan dirinya sebagai jejak sistem yang tidak efektif dan efisien, dengan cara ini pete`-pete` mengoperasikan sikap sarkas yang ironis bahwa kediriannya adalah bukti kasat mata betapa mekanika dan dinamika transportasi Kota Makassar jauh dari apa yang dihasratkan oleh sistem, (2) terus menerus memampangkan dirinya sebagai oase, *asylum*, mihrab, kuil, gua di tengah-tengah kepungan hasrat pertumbuhan kapitalisme, logika efektivitas dan efisiensi modernitas, banalitas dan skeptisisme kebudayaan yang dibangun di atas reduksi empirisme/positivisme.

Pada sisi yang lain, penumpang reguler adalah penumpang yang tidak memilih pete`-pete` sebagai kendaraan/sarananya melintasi ruang publik Kota Makassar melainkan pete`-pete`lah yang memilihnya sebagai tujuan keberadaan (*raison de etre*). Penumpang reguler tidak sanggup memilih moda transportasi selain pete`-pete` dikarenakan beberapa alasan, seperti (1) *alasan ekonomi*, penumpang reguler menilai bahwa akan lebih hemat jika naik pete`-pete` ke tempat tujuan dari pada naik taksi atau becak motor (bentor), (2) *alasan keamanan*, dibandingkan naik motor pribadi atau bentor, lebih aman memanfaatkan pete`-pete` untuk berpindah titik koordinat dalam Kota Makassar. Terlepas dari sinisme pengguna kendaraan pribadi, tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan langsung pete`-pete` dengan penumpang yang cedera bahkan meninggal sangat jarang dijumpai, tingkat keamanan perjalanan penumpang pete`-pete` sangat tinggi, (3) *alasan gender dan usia*, perempuan dan anak-anak kecil serta remaja yang belum diizinkan oleh negara untuk mengendarai sendiri sebuah kendaraan serta warga negara lanjut usia yang tidak lagi memiliki kecakapan koordinasi tubuh yang memadai merupakan segmen terbesar penumpang pete`-pete`. Ibu-ibu paruh baya, mahasiswi, pekerja kantor perempuan, anak-anak sekolah, para manula yang masih sanggup berpergian memanfaatkan pete`-pete` untuk sampai ke tempat tujuan di dalam Kota Makassar.

Ada realitas linguistik yang berakar dalam psikososial *citizen* Makassar di mana ekspresi bahasa “masa` cowo` naik pete`-pete`?” menggambarkan hubungan erat antara perempuan dengan pete`-pete`, serta jarak psikologis yang menganga antara maskulinitas lelaki dengan pete`-pete`. Hal ini mungkin dipicu oleh dua hal; *pertama*, perempuan butuh bersama-sama dengan subjek lain ketika melintasi ruang. Hal ini berakar secara genetik dalam kesadaran feminin yang penuh cinta, merawat orang lain, sanggup menerima pemberian orang lain dengan penuh rasa syukur. Subjek feminin ini, yang bergantung kepada kedekatan dengan orang lain (baik sebagai yang mendekati maupun sebagai yang didekati), ketika berada dalam kondisi keluar dari zona aman (rumah dan keluarga di dalamnya) menuju jalan raya yang asing, akan nyaman jika bisa bersama orang lain dalam perjalanan tersebut. Rasa nyaman ini, dengan telak dan intens, disediakan oleh pete`-pete`; panggung perjumpaan antar subjek feminin yang intens, berhimpitan, dan ini yang terpenting, saling menjaga;

*kedua*, laki-laki sebagai subjek berkemandirian yang cenderung berjarak dengan subjek lain (baik dalam rumah-keluarga maupun dalam ruang publik yang lebih luas) cenderung menggunakan kendaraan pribadi sebab kendaraan pribadi menawarkan kontrol yang lebih luas terhadap situasi eksternal (rasa ini tidak ditawarkan oleh pete`-pete` yang dikontrol sepenuhnya oleh subjek lain, yakni sang supir), rasa soliter yang cukup sebagai simbol kemandirian maskulin (rasa ini tidak ditawarkan oleh pete`-pete` sebab sangat sering pete`-pete` dinaiki bersama. Rasa kebersamaan inilah tepatnya yang sering dihindari laki-laki), rasa eksklusifitas atas kepemilikan sebetuk mesin, sebuah entitas yang melambangkan semangat zaman kontemporer. Menguasai mesin berarti menguasai laju zaman, pemiliknya sanggup menghadirkan rasa terbenam dalam gerak sejarah, jauh dari perasaan tersisih oleh deru zaman

Namun pembacaan seperti di atas hanya separuh cerita, sebab ada kalanya pete`-pete`lah yang memilih penumpangnya dan bukan sebaliknya. Hal ini tidak berarti bahwa pete`-pete` tiba-tiba berubah dari entitas mekanik menjadi entitas

biologis sebab hal ini mustahil. Apa yang hendak diutarakan adalah hadirnya pete`-pete` sebagai realitas sosial, yakni entitas yang tertanam dalam realitas interaksional dalam ruang perjumpaan penuh makna yang mustahil terselenggara jika hanya ada satu aktor tunggal yang mengendalikan situasi. Inilah yang dimaksud realitas sosial.

Asumsi dari paragraf terakhir di atas, bahwa pete`-pete` adalah sebetuk subjeksi dan model aktorial spesifik yang bisa dipersepsi dalam ruang sosial, merupakan bahan baku bagi ide utama tulisan ini, yakni menghadirkan penjelasan yang komprehensif tentang prasyarat dan situasi pete`-pete` sebagai konstituen ruang publik yang sehat dan berkeadilan di Kota Makassar. Hal ini akan dicapai melalui pembacaan tentang apa dan bagaimana manusia pete`-pete` tersebut, manusia yang eksistensi sosialnya terbenam dalam diskursus pete`-pete` dan konsekuensinya dalam aras hidup bersama yang lazim disebut ruang publik, ditambah penjelasan semiotik tentang penampakan (*apparentness*) dan kebertubuhan (*body*) pete`-pete`, dua hal yang memungkinkan pete`-pete` menjadi konstitusi ruang publik Kota Makassar.

#### Daftar Pustaka

- John Storey, *Cultural Studies and the Study of Popular Culture; Theories and methods*,  
Terj. Layli Rahmawati, *Cultural Studies dan Kajian Budaya Pop*, Bandung:  
Jalasutra, 2008.
- Negri, Anthonio & Michel Hardt, *Empire*, New York: Harvard University Press, 2001
- Ritzer, George dan Douglas J. Goodman, *Teori Sosiologi Modern*, Jakarta: Kencana,  
2005
- Sunardi, S.t, *Semiotika Negativa*, Buku Baik, Yogyakarta, 2004
- Tjaya, Thomas Hidy, *Empat Esai Politik*, Komunitas Salihara, Jakarta, 2011
- <https://khairilanas354.wordpress.com/tag/makassar/> diakses pada medio Agustus  
2014
- [www. Makassar\\_Blogspot.com/Jejak-jejak/pete`-pete`/](http://www.Makassar_Blogspot.com/Jejak-jejak/pete`-pete`/) diakses pada medio Agustus  
2014