

POLA DAN DAMPAK MOBILITAS PETANI MENJADI TUKANG BECAK DI KECAMATAN PURWOREJO

D. Padmaningrum dan Emi Widiyanti
Jurusan Penyuluhan dan Komunikasi Pertanian
Fak. Pertanian UNS

ABSTRACT

The population mobility happened if there are difference value between urban and rural. Specially at the economic and opportunity of job aspect. The pattern of population mobility: permanent and non permanent (circulair and commuting). Mobility pattern of responder in this research entirely represent non permanent mobility, consisting of mobility commute (63,3 percent) and also circulair mobility (36,7 percent). As for decision to do mobility because invited by their friend or family and also coincidence of this work is can access. This mobility affect positive to responder, social and also economics.

Key words: pattern of population mobility, non permanent and permanent mobility, "tukang becak", farmer, social dan economics impact

PENDAHULUAN

Mobilitas penduduk merupakan semua gerak penduduk yang melintasi batas wilayah dalam periode waktu tertentu. Pengertian ini mengandung dua dimensi, yaitu mobilitas penduduk permanen, ditandai dengan adanya niatan untuk menetap di daerah tujuan, dan mobilitas penduduk non permanen, dicirikan oleh tidak adanya niatan pelaku mobilitas untuk menetap di daerah tujuan. Mobilitas penduduk non permanen dibagi dua, yaitu mobilitas ulang alik atau harian dan mobilitas penduduk yang mondok/ menginap atau mobilitas penduduk sirkuler di daerah tujuan (Kutanegara, 2002).

Mobilitas penduduk non permanen menurut Ananta (1995) merupakan mobilitas jarak pendek dan dalam jangka waktu yang tidak lama. Dalam mobilitas non permanen penduduk melakukan mobilitas ke daerah perkotaan, daerah perkebunan atau daerah pertambangan. Mobilitas semacam ini sangat diperlukan untuk mendukung pembangunan pedesaan. Penghasilan penduduk yang mobil ini membantu meningkatkan pendapatan di pedesaan.

Mantra (1999) dalam Kutanegara (2002) menyatakan bahwa mobilitas penduduk terjadi

apabila terdapat perbedaan nilai kefaedahan antara dua wilayah. Adanya perbedaan berarti antara desa dan kota dari segi ekonomi dan kesempatan kerja menyebabkan adanya mobilitas penduduk dari desa ke kota.

Riwayat keterlibatan penduduk dalam kegiatan-kegiatan di perkotaan diawali pada tahun 1970-an dengan bekerjanya beberapa orang penduduk sebagai tukang becak di kota Yogyakarta. Di pertengahan zaman Orde Baru, ketika pembangunan berbagai fasilitas fisik kota bertambah banyak melalui pembangunan gedung-gedung dan rumah-rumah pribadi, kesempatan menjadi buruh bangunan semakin terbuka. Kesempatan ini telah mendorong penduduk desa untuk datang ke kota sebagai buruh bangunan baik sebagai tukang maupun hanya pembantu tukang (Kutanegara, 2002)

Disamping itu dengan semakin majunya sarana transportasi semakin memudahkan penduduk desa untuk keluar dari wilayah seperti yang dikemukakan oleh Hugo, Hull, Hull dan Jone (1987) dalam Ananta (1995) menyebutkan bahwa "Revolusi Colt" (menyebarnya mobil "colt" ke banyak pedesaan sebagai alat angkutan umum), tersedianya jalan yang memungkinkan kendaraan bermotor keluar masuk daerah pedesaan dan meruyaknya

media masa ke sebagian besar rumah tangga pada tahun 1970-an telah sangat meningkat mobilitas non permanen di Indonesia. Jaringan transportasi yang luas, murah, efisien dan cepat merupakan syarat utama terjadinya peningkatan mobilitas non permanen, baik sirkulasi maupun ulang-alik.

Bertambahnya tekanan sumber-sumber pertanian dan banyaknya pengangguran di daerah-daerah tersebut selama hampir sepanjang tahun sebagai akibat dari berkurangnya permintaan akan tenaga kerja musiman di daerah-daerah pertanian padi, juga dapat dilihat dari semakin sempitnya lahan pertanian yang dapat diakses oleh petani, sifat dari pekerjaan di sektor pertanian itu sendiri bersifat musiman. Petani dapat memanfaatkan waktu luang diantara proses produksi untuk bekerja disektor lain. Mereka dapat bekerja di tempat lain setelah tanam, dan pada saat panen dapat berkonsentrasi kembali pada lahan pertaniannya atau pada pekerjaan di daerah asalnya.

Sementara itu jika kita kaji potensi desa, dimana tanah merupakan sumber daya vital bagi penduduk pedesaan yang menggantungkan kehidupannya pada kegiatan pertanian, menjadikan tanah memiliki nilai ekonomis dan sosial yang tinggi pada masyarakat pedesaan Jawa. Persoalannya adalah ternyata luas lahan sangat terbatas, sementara penduduk secara terus menerus bertambah dan persoalan menjadi semakin rumit ketika tanah bertambah fungsi, tidak hanya menjadi faktor produksi, tetapi juga menjadi tempat investasi ekonomi dan investasi sosial (Kutanegara, 2002)

Kutanegara (2002) mengemukakan bahwa persoalan tersebut telah mengakibatkan penduduk pedesaan yang bekerja sebagai petani semakin mengalami kesulitan mendapatkan akses terhadap lahan pertanian. Tekanan terhadap lahan yang semakin meningkat serta keterbatasan akses ke sektor pertanian disiasati dengan mencari berbagai peluang kerja di sektor non pertanian maupun sektor-sektor lain di luar desa atau telah mendorong penduduk pedesaan untuk melakukan mobilitas ke perkotaan.

Pola mobilitas atau arah pergerakan pergerakan penduduk ini ditentukan oleh beberapa faktor lain, seperti faktor jarak, biaya, dan informasi yang diperoleh. Faktor jarak dan

biaya barangkali dapat dilihat sebagai satu kesatuan, karena dengan adanya kemajuan di bidang transportasi sekarang ini, maka jarak sudah merupakan fungsi daripada uang atau biaya. Kota atau daerah tujuan yang berjarak jauh dengan desa asal cenderung menghasilkan mobilitas permanen, yang berjarak sedang menghasilkan mobilitas sirkuler dan berjarak dekat cukup dilakukan secara ulang alik (Mantra & Harahap, 1988)

Hubungan migran dengan desa atau daerah asal di negara-negara berkembang dikenal sangat erat (Connel, 1974), sehingga menjadi salah satu ciri fenomena migrasi di negara-negara berkembang. Hubungan tersebut antara lain diwujudkan dengan pengiriman uang, barang-barang, bahkan ide-ide pembangunan ke daerah asal, secara langsung atau tidak langsung. Intensitas hubungan antara lain ditentukan oleh jarak, fasilitas transportasi, lama merantau, status perkawinan atau hubungan kekeluarga. Mantra (1979) melihat adanya hubungan terbalik antara jarak dengan intensitas hubungan, dimana semakin dekat tempat tinggal migran maka semakin tinggi frekuensi kunjungan ke daerah asal. Intensitas hubungan ini sudah tentu akan mempengaruhi pula intensitas dampak mobilitas di desa atau daerah asal tersebut (Mantra & Harahap, 1988)

Dalam mempertimbangkan keputusan untuk melakukan mobilitas ini, baik dalam bentuk mobilitas permanen maupun sirkuler, karakteristik individu, seperti motivasi, umur, status pendidikan, status perkawinan, jarak atau jangkauan wilayah mobilitas, pendapatan dan sebagainya memiliki peranan penting dalam membentuk pola mobilitas tersebut. Pada akhirnya kegiatan mobilitas ini akan memberikan dampak pada lingkungan tujuan maupun wilayah asal, yang dapat digambarkan dalam alur seperti terlihat pada gambar 1.

Ketidakseimbangan kekuatan dan potensi ekonomi antara desa dan kota yang umum terjadi di negara yang berkembang, termasuk Indonesia, menyebabkan mobilitas desa-kota menjadi fenomena yang menarik dan berdampak luas. Khusus di Kabupaten Purworejo, fenomena mobilitas khususnya mobilitas petani ke kota untuk menjalankan profesi sebagai tukang becak pada saat-saat tertentu cukup

menarik untuk dicermati. Mobilitas mereka dapat memiliki berbagai dampak, baik bagi si pelaku mobilitas sendiri maupun bagi keluarganya. Untuk itu penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pola-pola mobilitas yang dilakukan oleh petani serta dampak baik ekonomi maupun sosial dari mobilitas yang terjadi.

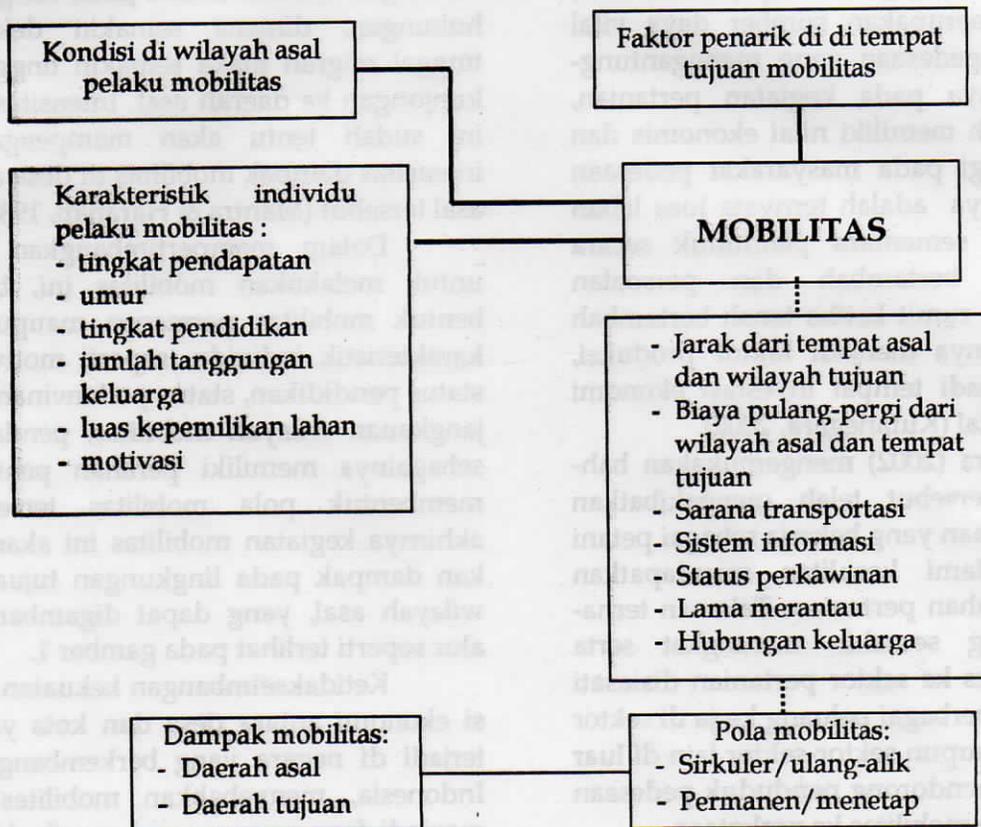
METODOLOGI PENELITIAN

Metode dasar penelitian ini adalah metode deskriptif yaitu suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran atau suatu kelas peristiwa pada masa sekarang dengan tujuan membuat suatu deskripsi, gambaran atau fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nasir, 1985). Penelitian ini merupakan penelitian survei yang dilaksanakan di Kecamatan Purworejo Kabupaten Purworejo.

Populasi dalam penelitian ini adalah petani yang melakukan mobilitas sebagai tukang becak di Kabupaten Purworejo. Pemilihan lokasi dilakukan secara sengaja yaitu Kecamatan Purworejo Kabupaten Purworejo dengan pertimbangan di Kecamatan Purworejo banyak penarik becak yang berasal dari berbagai daerah baik di luar kecamatan maupun dari luar kota. Di samping itu di antara tukang becak yang ada, beberapa di antaranya adalah petani.

Adapun cara pengambilan sampel dilakukan dengan cara "accidental random sampling". Teknik sampling ini dipilih karena populasi dan kerangka sampelnya tidak diketahui secara pasti, sampel diambil sebanyak 30 orang.

Untuk menganalisis data dilakukan melalui analisis tabulasi frekuensi. Analisis tabel ini dikembangkan dengan memanfaatkan data hasil observasi dan data dokumentasi, sehingga tujuan penelitian dapat tercapai dalam suatu wawasan yang luas (Singarimbun dan Effendi, 1995)



Gambar 1. Kerangka berpikir mengenai hubungan antara faktor pendorong mobilitas, pola mobilitas serta dampak mobilitas petani menjadi tukang becak di Kabupaten Purworejo.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pola Mobilitas

Arah pergerakan mobilitas penduduk antara lain ditentukan oleh beberapa factor lain, seperti jarak, biaya, dan informasi yang diperoleh. Faktor jarak dan biaya barangkali dapat dilihat sebagai satu kesatuan, karena dengan kemajuan di bidang transportasi kini maka jarak sudah merupakan fungsi daripada uang atau biaya. Kota atau daerah tujuan yang berjarak jauh dengan desa asal cenderung menghasilkan mobilitas permanen, yang berjarak sedang menghasilkan mobilitas sirkuler dan berjarak dekat cukup dilakukan secara ulang-alik.

Demikian pula halnya dengan responden yang berprofesi sebagai tukang becak yang menjadi pekerjaan lain selain bertani. Dilihat dari wilayah asal, mereka datang dari berbagai wilayah, yakni Wonosobo, Magelang serta Purworejo.

Sedangkan apabila dilihat dari jarak antara tempat tinggal dan tempat tujuan, secara langsung menghasilkan pola mobilitas yang berbeda, yang secara umum terbagi menjadi dua, yakni mobilitas ulang-alik dan mobilitas sirkuler. Dari Tabel 5.14 terlihat bahwa pola mobilitas non permanen, yakni mobilitas ulang-alik (63,33 persen) serta sirkuler (36,6 persen). Adapun pola mobilitas dari responden dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Jumlah Responden Berdasarkan Pola Mobilitas

Pola Mobilitas	Jumlah (orang)	Prosentase (persen)
Mobilitas Ulang Alik	19	63,3
Mobilitas Sirkuler	11	36,7
Jumlah	30	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Dalam hal ini terdapat perbedaan jarak antara tempat asal dengan wilayah tujuan diantara pelaku mobilitas ulang-alik dan mobilitas sirkuler. Hal ini secara langsung maupun tidak langsung menyangkut pula pada biaya yang harus dikeluarkan untuk mencapai

kedua tempat yang memiliki jarak cukup jauh. Adapun secara rinci jarak antara tempat tinggal di wilayah asal serta tempat tujuan dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Jumlah Responden Berdasarkan Jarak tempat Tinggal dengan Tempat Bekerja

Jarak (km)	Mobilitas Ulang Alik		Mobilitas Sirkuler	
	Jumlah (orang)	Prosentase (persen)	Jumlah (orang)	Prosentase (persen)
< 20	13	68,4	2	18,2
20 - 40	6	31,6	5	45,4
> 40	0	0,0	4	36,4
Jumlah	19	100,0	11	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Dari tabel 2. terlihat bahwa mereka yang melakukan mobilitas ulang-alik sebagian besar (68,4 persen) memiliki tempat tinggal yang

cukup dekat dengan daerah tujuan, yakni kurang dari 20 kilometer. Hal ini memungkinkan mereka untuk setiap hari pulang pergi

dari desa asal ke tempat tujuan. Sedangkan responden yang memutuskan untuk melakukan mobilitas sirkuler mayoritas (45,4 persen) memiliki tempat asal yang cukup jauh dari daerah tujuan, yakni antara 20 sampai dengan 40 kilometer. Bahkan banyak responden yang memiliki jarak desa asal lebih jauh (lebih dari 40 kilometer) dengan wilayah tujuan.

Sedangkan alasan responden untuk menekuni pekerjaan sebagai tukang becak, rata-rata (33,33 persen) adalah menjadi tukang becak

karena kebetulan memperoleh pekerjaan tersebut serta diajak kawan ataupun saudara. Mereka yang memang berniat menjadi tukang becak ada 26,6 persen. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar responden sudah berupaya mencari informasi tentang jenis pekerjaan yang dirasa bisa mereka tekuni sebagai salah satu peluang untuk memperoleh pendapatan yang lebih tinggi. Secara rinci alasan responden memilih profesi sebagai tukang becak dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Jumlah Responden Berdasarkan Alasan Bekerja sebagai Tukang Becak

Alasan	Jumlah (orang)	Prosentase (persen)
Kebetulan, dapatnya pekerjaan sebagai tukang becak	10	33,3
Diajak kawan/saudara	10	33,3
Di sana sudah ada kawan, saudara	2	6,8
Lainnya (niat sebagai tukang becak)	8	26,6
Jumlah	30	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Dari dua jenis mobilitas non permanen yang dilakukan oleh responden, baik mobilitas ulang alik maupun mobilitas sirkuler dapat dipaparkan sebagai berikut:

a. Mobilitas Ulang Alik

Mereka yang melakukan pola mobilitas ulang-alik ditandai dengan kegiatan pulang-pergi dari daerah asal atau tempat tinggal ke Purworejo sebagai tempat mencari nafkah sebagai tukang becak setiap hari. Adapun alasan mereka setiap hari pulang pergi atau melakukan mobilitas ulang alik antara lain karena tidak ingin menginap. Sedangkan alasan tidak menginap ini terdapat variasi antara masing-masing responden. Namun secara umum hal ini dikarenakan : jarak antara tempat tinggal dan tempat bekerja yang cukup dekat (26,7 persen), ada pekerjaan lain di desa (30 persen), sulit untuk meninggalkan desa asal secara lama (20,2

persen) serta tidak disetujui oleh keluarga apabila meninggalkan rumah dalam jangka waktu lama (13,2 persen). Secara rinci alasan untuk tidak menginap dari para peglajon dapat dilihat pada tabel 4.

Untuk mencapai tempat kerja, sebagian besar ditempuh dengan menggunakan sepeda (36,8 persen), kendaraan umum (31,6 persen) serta campuran antara jalan kaki serta naik kendaraan umum (21 persen), seperti terlihat pada tabel 5.

b. Mobilitas Sirkuler

Mobilitas sirkuler dimaksudkan bagi mereka yang tidak menetap secara permanen di tempat tujuan, tidak pulang pergi setiap hari, namun secara rutin minimal seminggu sekali mereka pulang ke desa atau daerah asal. Dalam hal ini mereka menginap selama bekerja. Adapun alasan menginap terdapat variasi, seperti terlihat pada tabel 6.

Tabel 4. Jumlah Responden Berdasarkan Alasan Tidak Menginap

Alasan Tidak Menginap	Jumlah Jawaban	Prosentase (persen)
Jaraknya dekat	8	26,7
Di desa ada pekerjaan/ usaha lain	9	30,0
Kesulitan rumah tinggal di luar desa	2	6,6
Sulit meninggalkan desa	6	20,2
Keluarga tidak setuju	4	13,2
Lainnya (tanggung jawab keluarga)	1	3,3
Jumlah	30	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Tabel 5. Jumlah Responden Berdasarkan Cara ke Tempat kerja

Cara ke Tempat Kerja	Jumlah (orang)	Prosentase (persen)
Jalan kaki	1	5,3
Sepeda	7	36,8
Sepeda motor	1	5,3
Kendaraan umum	6	31,6
Campuran (jalan kaki + kendaraan umum)	4	21,0
Jumlah	19	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Tabel 6. Prosentase Jawaban Responden Berdasarkan Alasan Menginap Selama Bekerja

Alasan Menginap	Prosentase (persen)
Jaraknya terlalu jauh	30,3
Waktunya sempit sekali	24,2
Transportasinya sulit	6,1
Agar tidak terlalu jauh	3,0
Untuk berhemat	36,4
Jumlah	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Dari tabel 6. terlihat bahwa sebagian besar (36,4 persen) memutuskan hal ini untuk berhemat sehingga pendapatan yang dapat mereka bawa ke rumah setiap seminggu sekali dapat lebih besar dibandingkan dengan ulang alik. Disamping itu terdapat 30,3 persen responden yang memilih untuk menginap di wilayah tujuan karena jarak tempat tinggal di tempat asal jauh, meskipun untuk mereka harus menunda kegiatan di wilayah asal. Keputusan ini juga didasarkan pada ketiadaan waktu atau waktu yang terlalu sempit sehingga mereka hanya akan merasa capai di perjalanan, terutama bagi mereka yang tempat asalnya jauh

dari tempat tujuan kerja. Alasan lain untuk tidak menetap adalah karena sulitnya transportasi.

Keputusan untuk tidak menetap secara permanen di tempat bekerja dan secara rutin kembali ke tempat atau daerah asal antara lain dilandasi oleh alasan adanya keterikatan dengan desa asal sehingga mereka sulit untuk meninggalkan desa asal dan biaya hidup yang akan bertambah apabila mereka menetap secara permanen (23, 8 persne) serta tidak disetujui oleh keluarga (28,6 persen), serta adanya harta milik yang tidak bisa ditinggalkan, seperti terlihat pada tabel 7 berikut :

Tabel 7. Prosentase Jawaban Responden Berdasarkan Alasan Tidak Menetap di Tempat Bekerja

Alasan Tidak Menetap di Tempat Bekerja	Prosentase (persen)
Jumlah pendapatan keluarga akan berkurang	9,5
Di desa ada harta milik yang tidak bisa ditinggalkan	14,3
Biaya hidup akan bertambah	23,8
Sulit meninggalkan desa asal	23,8
Keluarga tidak setuju	28,6
Lainnya	0,0
Jumlah	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Untuk itu bagi mereka yang melakukan mobilitas secara sirkuler, secara rutin kembali ke desa asal. Biasanya mereka berada di tempata sal ini sehari maupun dua hari. Adapun tujuan dariu kepulangan mereka sebagoan besar (25 persen) untuk memberi uang atau nafkah bagi keluarganya di desa. Sebagian jawaban yang

lain adalah untuk mengurus keperluan anak istri serta masih adanya kegiatan didesa yang mereka anggap sebagai kewajiban bagi mereka untuk datang. Secara rinci berbagai alasan yang melatarbelakangi keputusan responden untuk pulang ke desanya secara rutin tersaji dalam tabel 8 berikut :

Tabel 8. Prosentase Jawaban Responden Berdasarkan Tujuan Pulang ke Desa Asal

Tujuan Pulang ke Desa Asal	Prosentase (persen)
Ikut membantu pekerjaan/usaha keluarga	16,7
Memberi uang/nafkah untuk anak isteri	25,0
Mengurus keperluan anak, isteri, keluarga	19,4
Sekedar menjeguk sanak keluarga	5,6
Untuk menunaikan kewajiban-kewajiban sosial di desa	19,4
Untuk istirahat	13,9
Lainnya	0,0
Jumlah	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

2. Dampak Mobilitas

a. Dampak Ekonomi Mobilitas

Mobilitas petani menjadi tukang becak ini secara umum dapat dikatakan memberikan dampak yang positif terhadap aspek ekonomi dari responden sebagai pelaku mobilitas. Hal ini

memberikan sinyal positif terhadap kegiatan migrasi yang berupa mobilitas sirkuler maupun ulang alik ini. Dari berbagai aspek atau keadaan ekonomi, dampak yang diperoleh secara rinci disajikan dalam tabel 9.

Tabel 9. Jumlah Responden Berdasarkan Keadaan Ekonomi Setelah Menjadi Tukang Becak

No	Keadaan Ekonomi	Lebih baik		Sama saja		Lebih buruk		Total	
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1.	Makanan sehari-hari	11	36,7	19	63,3	0	0,0	30	100

2.	Pakaian yang dipakai anggota keluarga	4	13,3	26	86,7	0	0,0	30	100
3.	Rumah tempat tinggal	2	6,7	27	90,0	1	3,3	30	100
4.	Alat transportasi (seperti sepeda, motor, dll)	4	13,4	25	83,3	1	3,3	30	100
5.	Pemenuhan kebutuhan pendidikan bagi anggota (anak atau adik) keluarga	24	80	5	16,7	1	3,3	30	100
6.	Perabot rumah tangga	15	50	15	50	0	0,0	30	100

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Dilihat dari aspek makanan sehari-hari yang dikonsumsi, pakaian yang dipakai anggota keluarga maupun rumah tempat tinggal serta alat transportasi yang dimiliki terlihat bahwa mayoritas responden merasa bahwa semua keadaan tersebut tidak berubah atau sama saja antara sebelum memutuskan untuk melakukan mobilitas maupun setelah melakukan mobilitas. Hal ini mengindikasikan bahwa kebutuhan primer berupa sandang, papan maupun perumahan tidak mengalami perubahan. Hal ini dapat disebabkan karena berbagai faktor. Diantaranya adalah: pendapatan yang diperoleh hanya mampu untuk dipergunakan sebagai

sarana pemenuhan kebutuhan pendidikan bagi anggota keluarga serta mencukupi kebutuhan perabot rumah tangga. Bisa juga disebabkan mereka merasa pemenuhan kebutuhan primer relatif sudah tercukupi, sehingga mereka melakukan mobilitas sebagai upaya pemenuhan kebutuhan sekunder, yakni pendidikan serta kebutuhan lain.

Meskipun peningkatan tersebut hanya terdapat pada upaya pemenuhan kebutuhan sekunder, namun dapat disimpulkan bahwa kegiatan mobilitas ini mampu memberikan dampak positif, sesuai yang diharapkan responden.

Tabel 10. Jumlah Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan Secara Umum Setelah Bekerja Sebagai Tukang Becak

Tingkat Pendapatan	Jumlah (orang)	Prosentase (persen)
Jauh lebih baik	4	13,3
Bertambah baik	22	73,4
Sama saja	4	13,3
Bertambah buruk	0	0,0
Jumlah	30	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

Apabila dilihat dari alokasi penggunaan pendapatan yang diperoleh dari pekerjaan responden sebagai penarik becak selain sebagai petani, terlihat bahwa terdapat variasi, yakni untuk pemenuhan kebutuhan primer, sekunder, keperluan usaha tani maupun investasi. Sebagian besar (34,5 persen) responden memanfaatkan pendapatan yang diperoleh untuk membiayai pendidikan bagi anak-anaknya. Meskipun demikian, ada responden (32,7 persen) yang memanfaatkan pendapatan dari tukang

becak ini untuk ditabung dalam rangka pembiayaan usahatani pada saat musim tanam berikutnya. Dan yang menarik, meskipun sedikit (3,5 persen) ada responden yang memanfaatkan pendapatan dari tukang becak tersebut untuk membuka usaha baru bagi keluarganya di rumah. Sehingga diharapkan ada pemasukan tambahan pendapatn bagi keluarganya. Secara rinci distribusi penggunaan pendapatan responden dapat dilihat pada tabel 11 berikut :

Tabel 11. Jumlah Responden Berdasarkan Penggunaan Pendapatan dari Usaha Sebagai Tukang Becak.

Penggunaan Pendapatan	Jumlah Jawaban	Prosentase (persen)
Membuka usaha baru bagi keluarga di desa	2	3,5
Membeli barang bergerak maupun tidak bergerak	9	15,5
Menyekolahkan anak dan atau adik	20	34,5
Untuk konsumsi rumah tangga saja	8	13,8
Lainnya (ditabung membeli sarana produksi pertanian)	19	32,7
Jumlah	58	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

b. Dampak Sosial Mobilitas

Selain memberikan dampak secara ekonomis, mobilitas dari petani ke tukang becak ini juga memberikan dampak sosial, yang secara rinci dapat dilihat pada tabel 12.

Dari tabel diatas terlihat bahwa mayoritas (63,3 persen) responden merasa memperoleh dukungan yang kuat dari masyarakat untuk tetap menekuni profesi ini. Bentuk dukungan ini berupa penghargaan terhadap profesi tukang becak dan dorongan lain, yakni keikutsertaan

anggota masyarakat yang lain untuk memilih profesi ini sebagai salah satu alternatif pekerjaan saat musim tanam usahatani sudah usai. Dukungan yang besar dari masyarakat ini juga menjadi salah satu alasan responden untuk tetap menekuni profesi ini dalam jangka waktu lama, selain dari motivasi lain yakni untuk memperoleh tambahan pendapatan selain dari sektor usahatani yang bersifat musiman.

Tabel 12. Jumlah Responden Berdasarkan Sikap Masyarakat

Sikap Masyarakat	Jumlah Jawaban	Prosentase (persen)
Masyarakat tambah mendorong	19	63,3
Masih mendorong seperti sebelumnya	1	3,3
Tidak mendorong seperti sebelumnya	10	33,4
Masyarakat bertambah menentang	0	0,0
Jumlah	30	100,0

Sumber : Analisis Data Primer, 2004

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Seluruh responden memiliki pola mobilitas non permanen, yang terdiri dari mobilitas ulang-alik (63,3 persen) serta mobilitas sirkuler (36,7 persen). Adapun keputusan responden untuk melakukan mobilitas sebagai tukang becak karena diajak oleh

teman ataupun saudara serta karena kebetulan pekerjaan ini yang mampu mereka akses.

2. Mobilitas petani menjadi tukang becak ini memberikan dampak ekonomi maupun dampak sosial yang baik bagi responden.

Saran

Melihat bahwa becak merupakan sector informal yang menjadi sumber penghasilan bagi sebagian masyarakat, hendaknya keberadaannya tetap diperhatikan dan dibina. Apabila ada

perubahan kebijakan, terutama yang menyangkut keberadaan becak, maka perlu disiapkan dan ditetapkan peraturan yang menjamin para pekerja di profesi ini tetap bisa memperoleh lapangan pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ananta, Aris, 1995. *Transisi Demografi, Pendidikan dan Kesehatan di Indonesia*. Kantor Menteri Negara Kependudukan/BKKBN. Jakarta.
- Goldstein, 1980. *Sirkulasi dalam Konteks Mobilitas Total di Asia Tenggara*. Pusat Penelitian dan studi Kependudukan. Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.
- Kutanegara, Pande Made; Tukiran; Haris, Abdul dan Setiadi. 2002 *Mobilitas Penduduk Indonesia*. Pusat Studi Kependudukan dan Kebijakan. UGM. Yogyakarta.
- Lembaga Demografi FEUI. 1981. *Dasar-dasar Demografi*. Lembaga Demografi FEUI. Jakarta.
- Mantra, Ida bagus & Harahap, Nasution. 1988. *Pola Mobilitas Penduduk dan Dampaknya Terhadap Daerah yang di Tinggalkan : Studi Kasus Kabupaten Sukoharjo, Madura, Ciamis dan Kabupaten Asahan*. Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.
- Molo, Marcelinus dan Setyowati, Retno. 1997. *Kependudukan*. Fakultas Pertanian. UNS. Surakarta.
- Nazir, M. 1985. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Singarimbun, Masri. 1995. *Metode Penelitian Survei*. LP3ES. Jakarta.