



Kemiskinan Struktural dan Mekanisme Survival Tukang Becak di Terminal Bratang

Mohammad Maulana Iqbal^{1*}

¹Universitas Airlangga, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:

Received February 17, 2022

Revised July 05, 2023

Accepted July 12, 2023

Available online August 31, 2023

Kata Kunci:

Kemiskinan Struktural; Mekanisme Survival; Tukang Becak

Keywords:

Structural Poverty; Survival Mechanisms; Pedicab Driver



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license. Copyright © 2023 by Author. Published by Universitas Pendidikan Ganesha.

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji fenomena kemiskinan struktural yang dialami oleh tukang becak di Surabaya. Tukang becak merupakan pekerja yang bergerak di sektor informal perkotaan. Namun, dikarenakan struktur sosial yang tidak berpihak kepada tukang becak, maka menghasilkan keterbelengguan kemiskinan yang dialami oleh mereka. Penelitian ini akan lebih melihat dinamika kemiskinan struktural yang dialami oleh para tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya. Selain itu, dengan perspektif teori mekanisme survival dari James C. Scott, maka akan dilihat juga terkait mekanisme survival tukang becak dalam bertahan hidup di perkotaan. Untuk dapat menangkap realitas tersebut, penelitian ini akan menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ditemukan bahwa, kemiskinan struktural yang dialami tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya dikarenakan eksisnya transportasi online, tidak dimilikinya legalitas kendaraan bentor dan tidak adanya keterampilan lain yang dimiliki tukang becak. Akhirnya tukang becak melakukan mekanisme survival dengan mengurangi makanan mereka, memanfaatkan jaringan sosial dari paguyuban tukang becak, dan melakukan aksi demonstrasi untuk menuntut legalitas kendaraan bentor mereka.

ABSTRACT

This study examines the phenomenon of structural poverty experienced by pedicab drivers in Surabaya. Pedicab drivers are workers engaged in the urban informal sector. However, the social structure not favoring pedicab drivers results in the shackles of poverty experienced. This study will examine the dynamics of structural poverty experienced by pedicab drivers at Bratang Terminal, Surabaya. In addition, with the perspective of the theory of survival mechanism from James C. Scott, it will also be seen as related to the survival mechanism of pedicab drivers in urban areas. To capture this reality, this research will use a qualitative approach. The study found that the structural poverty experienced by pedicab drivers at Bratang Terminal, Surabaya, was due to online transportation, the lack of legality of bentor vehicles, and the absence of other skills possessed by pedicab drivers. Finally, the pedicab drivers carried out a survival mechanism by reducing their food, utilizing social networks from the pedicab driver association, and holding demonstrations to demand the legality of their bentor vehicles.

1. PENDAHULUAN

Kemiskinan merupakan masalah sosial yang serius di masyarakat. Sebab, kemiskinan sendiri dapat mengganggu stabilitas kehidupan dari berbagai aspek di masyarakat. Jika menurut Scott (1983) dengan menggunakan analogi Tawney menggambarkan masyarakat miskin seperti orang yang berdiri terendam air sampai leher, sehingga jika ada ombak yang gelombangnya berukuran kecil sekalipun maka dapat menenggelamkannya. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2011 Tentang Penanganan Fakir Miskin (2011), mereka yang dimaksud fakir miskin adalah orang yang sama sekali tidak memiliki sumber mata pencaharian (pekerjaan), atau mempunyai sumber mata pencaharian (pekerjaan) tetapi tidak mampu untuk mencukupi kebutuhan dasar yang layak bagi kehidupan diri sendiri ataupun keluarga. Sedangkan menurut Badan Pusat Statistik Indonesia (2022) Indonesia, penduduk miskin merupakan masyarakat yang memiliki rata-rata pengeluaran dalam pemenuhan kebutuhannya perkapita perbulan dibawah garis kemiskinan. Secara general kemiskinan merupakan kondisi masyarakat yang

*Corresponding author

E-mail addresses: mohammad.maulana.iqbal-2021@fisip.unair.ac.id

mengalami kekurangan dalam pemenuhan kebutuhan hidup baik karena tidak memiliki pekerjaan maupun pekerjaannya yang tidak mampu menyukupi kebutuhan.

Kemiskinan bukanlah hal baru di negeri ini. Sejak krisis moneter pada tahun 1997, negeri ini dilanda bencana kemiskinan, yang sangat perlu diperhatikan. Menurut Aji et al., (2021), krisis keuangan yang melanda Indonesia ini berkembang menjadi krisis ekonomi dan segera diikuti oleh krisis politik pada tahun berikutnya. Di tahun 1998, perekonomian Indonesia mengalami kontraksi lebih dari 13 persen. Puncaknya adalah penggulingan pemerintahan otoriter Orde Baru, yang telah berkuasa selama lebih dari tiga dekade.

Untuk saat ini sendiri angka kemiskinan berdasarkan Badan Pusat Statistik Indonesia juga dapat dikatakan cukup memprihatinkan. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Indonesia, (2021) pada tiga tahun terakhir, angka kemiskinan mengalami peningkatan. Tahun 2019, jumlah kemiskinan di Indonesia mencapai 25,14 juta jiwa. Jumlah ini meningkat pada tahun 2020 yang menjapai 26,42 juta jiwa. Bahkan pada tahun 2021, kemiskinan di Indonesia mencapai 27,54 juta jiwa. Jawa Timur sendiri memperoleh predikat tertinggi angka kemiskinan dalam BPS Indonesia, (2021). Jumlah angka kemiskinan di Jawa Timur per September 2020 saja mencapai 4,5 juta jiwa. Sedangkan berdasarkan data dari BPS Provinsi Jawa Timur (2021) pada daerah perkotaan seperti Surabaya angka kemiskinan mencapai 152,49 ribu jiwa. Angka ini merupakan jumlah tertinggi yang terjadi di daerah perkotaan di Jawa Timur. Pasalnya, di kota-kota lain di Jawa Timur hanya berada di bawahnya, misalnya seperti kota Malang yang angka kemiskinannya hanya mencapai 40,62 jiwa. Kemudian, di bawahnya lagi terdapat kota Kediri yang hanya 22,55 jiwa.

Surabaya menjadi ibu kota provinsi Jawa Timur dan menjadi kota terbesar kedua setelah Jakarta, sehingga tidak heran menjadi lokasi untuk mencari pekerjaan dan mengadu nasib di sana. Baik pekerjaan dari sektor formal maupun informal. Sektor formal tidak menjadi masalah karena terjamin dan dinaungi oleh pemerintah. Berbeda dengan sektor informal yang harus bertarung hidup di tangan pusat kota, tapi dihantui oleh hukum legalitasnya. Evers (1991) menyebut sektor ini sebagai *Underground Economy* (ekonomi bayangan atau ekonomi bawah tanah). Maknanya, sektor yang dimaksud ini menjadi sektor informal yang terlepas dari tangan pemerintah, sehingga ia bersifat illegal. Cenderung dialami oleh struktur masyarakat menengah ke bawah yang tidak diakui.

Salah satu bentuk pekerjaan pada sektor informal di Surabaya yang perlu diperhatikan karena kemiskinan yang mereka alami yakni tukang becak. Pekerjaan ini telah menyebar luas di Surabaya. Berdasarkan observasi lapangan yang telah dilakukan, tukang becak di Surabaya lebih memilih mangkal di pusat perbelanjaan, seperti pasar Wonokromo dan terminal, seperti terminal Bratang. Salah satu bentuk modifikasi dari becak konvensional yakni *Bentor* (Becak Motor). Kelebihan dari bentor yakni dapat menempuh jarak lebih jauh dibandingkan becak biasa. Akan tetapi baik tukang becak biasa maupun bentor beroperasi dan mangkal secara bersama. Keduanya saling bergiliran secara sportif dalam hal mengangkut penumpang.

Namun, sebenarnya penelitian mengenai kemiskinan tukang becak bukanlah penelitian yang dapat dikatakan terbaru yang sama sekali belum pernah diteliti. Justru penelitian yang menyerupai kajian ini telah banyak dilakukan oleh peneliti lain. Misalnya seperti dari Tyas Eko Raharjo F. (2018) dalam penelitiannya yang berusaha menjelaskan bahwa kesejahteraan tukang becak konvensional masih belum teraktualiasi, mereka hanya dapat memenuhi pakan saja, sedangkan kesehatan, pendidikan anak dan sandang masih belum terpenuhi. Penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif dan berlokasikan di Kota Yogyakarta ini juga mengungkapkan bahwa dengan eksisnya bentor, justru mempengaruhi pendapatan mereka, dalam artian mengurangi pelanggan mereka.

Namun, meskipun begitu penelitian Tyas Eko Raharjo F. (2018) masih terlihat umum dalam melihat kemiskinan tukang becak, yakni sebatas pengalaman kemiskinan yang dialami tukang becak. Ia tidak sampai pada sebuah penelusuran mekanisme survival yang dilakukan tukang becak di tengah kemiskinan mereka. Sedangkan, bagi Mulia & Nurhamlin, (2014) bahwa pengemudi becak motor di Kecamatan Pangkalan Kerinci, Kabupaten Pelalawan, Provinsi Riau, kebanyakan tergolong sebagai masyarakat miskin, yang berpendidikan rendah (SMP) dan tempat tinggalnya masih berstatus sewa. Selain itu, penelitian dengan metode kuantitatif deskriptif ini menjelaskan bahwa para pengemudi becak motor tersebut bertahan hidup dengan meningkatkan aset yang dimilikinya seperti usaha kecil-kecilan. Sedangkan untuk kebutuhan yang mendadak kebanyakan melakukan peminjaman uang kepada kerabat keluarga.

Penelitian Mulia & Nurhamlin (2014) ini lebih berfokus pada tukang becak jenis bentor dan lebih menggunakan metodologi kuantitatif dalam memahami realitas sosial. Berbeda dengan penelitian dalam artikel ini yang lebih mencakup keseluruhan tukang becak, baik tukang becak jenis bentor maupun tukang becak konvensional bertenaga manusia. Selain itu, penelitian dalam artikel ini lebih menggunakan metode kualitatif untuk memahami realitas sosial tukang becak.

Tidak hanya bentor, dalam sebuah penelitian yang dilakukan oleh Furqan & Nurlaili (2020) mengungkapkan bahwa pendapatan tukang becak yang mengandalkan tenaga manusia di Banda Aceh sedang minim pendapatan karena faktor munculnya alat transportasi online. Penelitian dengan metode

metode deskriptif kualitatif ini juga mengungkapkan bahwa para tukang becak konvensional tidak menyukai transportasi online karena persaingan yang sangat ketat hingga mengurangi pendapatan mereka.

Penelitian Furqan & Nurlaili (2020) ini lebih menjelaskan bahwa faktor menurunnya pendapatan tukang becak yakni karena eksisnya transportasi online. Berbeda dengan penelitian dalam artikel ini yang lebih mengungkapkan faktor menurunnya pendapatan tukang becak tidak hanya karena eksisnya transportasi online, melainkan juga karena ketidakberpihakan pemangku kekuasaan pada tukang becak. Sehingga sering terjadi razia dan pengusuran terhadap tukang becak.

Tidak jauh berbeda dengan sebelumnya, Setiawan (2021) juga mengkaji mengenai persaingan antara tukang becak dan transportasi online. Penelitian ini lebih mengkaji mengenai strategi yang digunakan tukang becak dalam persaingan dengan transportasi online, yakni dengan menambah waktu mangkal dan menyesuaikan tarif yang sama dengan transportasi online. Kedua strategi ini digunakan agar para tukang becak dapat bertahan dengan profesi mereka.

Penelitian Setiawan (2021) ini nampaknya lebih kepada keberlanjutan dari pada penelitian Furqan & Nurlaili (2020). Penelitian Setiawan (2021) selain mengaitkan dengan transportasi online, ia juga mengkaji mengenai strategi yang dilakukan tukang becak untuk mempertahannya profesi mereka dan pendapatan mereka. Namun, tetap saja penelitian Setiawan (2021) tidak melihat pada struktur sosial yang dialami oleh tukang becak yang sering mengalami diskriminasi dan marginalisasi oleh pihak berwajib. Selain itu, Setiawan (2021) juga tidak sampai pada mekanisme bertahan hidup para tukang becak di tengah kemiskinan mereka, melainkan ia hanya melihat strategi yang dilakukan tukang becak dalam pekerjaan mereka.

Selain itu, kajian mengenai kemiskinan tukang becak juga dilakukan oleh Elmer A. Irene et al., (2015). Penelitian di Kota Catbalogan, Filipina ini menjelaskan bahwa profesi tukang becak menjadi sektor yang terpinggirkan dan tidak pernah lepas dari belenggu kemiskinan. Sehingga tidak mengherankan ketika terjadi penurunan jumlah unit tukang becak. Namun, para tukang becak yang kebanyakan berasal dari daerah pinggiran kota ini dapat memanfaatkan wisatawan untuk meningkatkan pendapatan mereka, meskipun capaiannya masih belum pasti.

Penelitian Elmer A. Irene et al., (2015) ini dapat dikatakan masih general dalam menjelaskan bahwa tukang becak di Kota Catbalogan, Filipina mengalami kemiskinan dan terpinggirkan. Selain itu, lagi-lagi tukang becak lebih dilihat pada survive mereka dalam pekerjaan mereka seperti menarik wisatawan. Berbeda dengan penelitian dalam artikel ini yang tidak hanya menyajikan realitas kemiskinan yang dialami oleh tukang becak karena berbagai faktor, melainkan juga menyajikan bagaimana mekanisme survival yang dilakukan tukang becak dalam kehidupan mereka sehari-hari di tengah kemiskinan.

Elmer A. Irene (2017) dalam penelitiannya yang lain juga menjelaskan bahwa para nelayan dan petani justru meninggalkan pekerjaan mereka dan beralih menjadi tukang becak di perkotaan. Padahal peralihan ini seringkali tidak memperbaiki kehidupan mereka. Penelitian dengan desain metode campuran ini menjelaskan bahwa masyarakat menganggap menjadi tukang becak lebih baik dari pada menjadi nelayan dan petani karena memiliki pemasukan setiap harinya untuk memenuhi kebutuhan setiap hari. Mereka tidak memiliki pilihan lain selain beralih menjadi tukang becak karena keterbatasan keterampilan yang mereka miliki.

Elmer A. Irene (2017) dalam penelitiannya yang lain lebih mengkaji mengenai peralihan profesi seseorang dari nelayan dan petani menuju tukang becak di perkotaan dengan harapan mendapatkan pendapatan yang lebih baik dan mengentaskan kemiskinan yang dialami. Berbeda dengan penelitian dalam artikel ini yang lebih melihat realitas kemiskinan struktural sekaligus faktor-faktor penyebabnya dan juga mengkaji mekanisme survival yang digunakan tukang becak untuk bertahan hidup di tengah kemiskinan.

Namun, kehidupan sosial dan kemiskinan yang dialami tukang becak tentu saja berbeda di setiap tempatnya. Begitupun dengan kemiskinan yang dialami oleh para tukang becak yang sering mangkal di Terminal Bratang, Surabaya. Banyak tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya ini digusur oleh petugas berwajib. Pengusuran dilakukan dengan alih-alih mengganggu ketertipan umum. Terlebih, untuk bentor sendiri dianggap melanggar Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (2009). Kehadiran bentor dianggap tidak dilakukan melalui pengujian terlebih dahulu oleh pihak berwajib. Salah satu faktor seperti inilah yang mengakibatkan tukang becak diambang kemiskinan. Masih banyak faktor lain yang membuat tukang becak mengalami kemiskinan di tengah perkotaan. Misalnya, penghasilannya yang semakin menurun karena persaingan alat transportasi yang lebih modern seperti transportasi online. Masyarakat lebih memilih transportasi online dibandingkan dengan tukang becak dengan alas an efisiensi. Oleh karena itu, kenyataan sosial seperti ini berimplikasi pada marginalisasi tukang becak sebagai alat transportasi di kota. Berbagai dinamika sosial ekonomi yang dialami tukang becak inilah yang menjadi masalah sosial bagi mereka yang berujung pada sebuah kemiskinan di perkotaan.

Berdasarkan latar belakang dinamika sosial ekonomi yang dialami tukang becak di perkotaan tersebut tepatnya di Terminal Bratang, Surabaya dan studi-studi terdahulu yang kebanyakan hanya meneliti mengenai kondisi ekonomi kemiskinan tukang becak, maka muncullah sebuah rumusan masalah, bahwa "*bagaimana kondisi kemiskinan struktural dan mekanisme survival tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya?*". Melalui rumusan masalah ini, penelitian ini tidak hanya mengidentifikasi dinamika sosial ekonomi kemiskinan struktural yang dialami tukang becak di tengah gempuran kehidupan masyarakat perkotaan, khususnya tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya, melainkan, artikel ini juga mengidentifikasi mekanisme survival yang digunakan oleh tukang becak dalam memenuhi keberlangsungan hidup mereka di tengah kehidupan perkotaan. Sehingga melalui penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau menjadi pengetahuan bagi akademisi maupun masyarakat mengenai kehidupan sosial yang dialami tukang becak. Selain itu, melalui penelitian ini juga dapat menjadi pandangan atau referensi bagi pemangku kekuasaan dalam memutuskan kebijakan, khususnya yang terkait dengan masyarakat kelas menengah ke bawah.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Pasalnya, melalui pendekatan ini akan didapatkan gambaran realitas sosial secara kompleks dan dapat menangkap pemahaman makna tertentu yang sedang digali oleh peneliti Siyoto & Sodik (2015, p. 35). Selain itu, dengan pendekatan kualitatif pula dapat menyajikan data dengan wujud kata-kata deskriptif sebagai gambaran perwujudan atas fenomena yang sedang diteliti Bungin (2005, p. 103). Melalui pendekatan ini sangat membantu dalam mengejawantahkan berbagai makna maupun pemahaman tukang becak atas realitas yang mereka alami secara langsung. Melalui pendekatan ini dapat mendiskripsikan berbagai pengalaman kemiskinan maupun mekanisme survival yang dilakukan oleh tukang becak di tengah gempuran realitas perkotaan.

Berdasarkan pendekatan yang digunakan, maka penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi (Siyoto & Sodik, 2015, p. 68). Untuk observasi ini dilakukan dengan pengamatan awal untuk melihat langsung bagaimana kondisi sosial yang terjadi di Terminal Bratang, Surabaya. Kemudian, pada tahap wawancara dilakukan dengan berdialog atau mewawancarai langsung beberapa tukang becak yang sedang mangkal di Terminal Bratang, Surabaya. Teknik wawancara ini menjadi substansi untuk menggali informasi secara mendalam mengenai dinamika kemiskinan yang dialami dan mekanisme survival yang dilakukan oleh para tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya. Wawancara lebih menggunakan teknik *Focus Group Discussion* (FGD) terhadap beberapa tukang becak yang memang sedang mangkal di Terminal Bratang, Surabaya. Sedangkan dokumentasi sendiri dilakukan dengan mengambil gambar kondisi sosial langsung dan merekam percakapan yang berlangsung antara peneliti dengan para tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya.

Penelitian ini dilakukan di kota Surabaya, karena Surabaya sendiri selain menjadi tipikal corak masyarakat perkotaan, Surabaya juga merupakan kota kedua yang terbesar dan terpadat setelah Jakarta. Selain itu, provinsi Jawa Timur sendiri merupakan provinsi yang memiliki predikat jumlah penduduk miskin terbanyak se-Indonesia (BPS Indonesia, 2021). Namun, penelitian ini lebih berfokus pada lokasi di Terminal Bratang Surabaya. Pasalnya, Terminal Bratang merupakan lokasi perkumpulan tukang becak yang setiap hari mangkal dan menarik penumpang langsung dari bis kota. Sebagaimana yang telah disinggung sebelumnya bahwa subyek dalam penelitian ini yaitu tukang becak yang berada atau mangkal di Terminal Bratang. Tukang becak sendiri menjadi pelaku ekonomi sektor informal di perkotaan. Tukang becak di Terminal Bratang sendiri memiliki kolektivitas dan solidaritas yang tinggi. Kolektivitas tinggi ini ditunjukkan dalam sebuah paguyuban tukang becak yang telah mereka buat.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kemiskinan Struktural Tukang Becak

Mengacu pada pendapat Gweshengwe & Hassan (2020, pp. 4–5), bahwa realitas kemiskinan salah satunya dapat dilihat dari dimensi keuangan, yang mengacu pada tingkat pendapatan seseorang. Jadi pada awalnya, penghasilan menjadi seorang tukang becak di Surabaya, khususnya di Terminal Bratang kisaran Rp. 70.000 hingga Rp. 100.000 per hari. Sedangkan, jika dihitung secara keseluruhan dalam sebulan maka pendapatan tukang becak bisa mencapai Rp. 2.100.000 hingga Rp. 3.000.000 per bulan. Jumlah ini jika mengacu garis kemiskinan Indonesia per September 2021 tidak termasuk sebagai masyarakat miskin. Pasalnya, garis kemiskinan pada bulan September 2021 sebesar Rp 486.168 per kapita per bulan (Badan Pusat Statistik, 2022). Jika dalam sekeluarga terdapat empat anggota keluarga maka setidaknya ditemukan garis kemiskinan Rp. 1.944.168 per keluarga. Dan, penghasilan awal menjadi seorang tukang becak melebihi garis kemiskinan tersebut yang menandakan tidak termasuk sebagai masyarakat miskin.

Namun, penghasilan tersebut kian menurun seiring dengan merebaknya transportasi online yang perlahan mengambil alih para penumpang. Masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi online jika dibandingkan menggunakan transportasi konvensional seperti becak maupun bentor. Sehingga penghasilan tukang becak yang awalnya bisa mencapai Rp. 2.100.000 hingga Rp. 3.000.000 per bulan, kini menurun menjadi Rp. 750.000 hingga Rp. 1.500.000 per bulan. Pasalnya, pendapatan per hari menjadi tukang becak di Surabaya khususnya di Terminal Bratang hanya kisaran Rp. 25.000 hingga Rp. 50.000 saja. Dan, jumlah ini masih jauh dari angka garis kemiskinan yang setidaknya berjumlah Rp. 1.944.168 per bulan per keluarga (jumlah ini untuk empat anggota keluarga). Sehingga saat ini, tukang becak Terminal Bratang mengalami kemiskinan struktural yang diakibatkan oleh struktur sosial tertentu yang memaksa mereka untuk jatuh miskin.

Menurut Mardimin (2000, p. 52) kemiskinan struktural merupakan suatu kondisi masyarakat yang mengalami kemiskinan dikarenakan struktur sosial yang timpang, yang tidak menguntungkan bagi kelompok sosial yang lemah. Sehingga dalam hal ini mereka yang miskin mengalami keterbelengguan atas struktur sosial yang memaksa mereka untuk tidak mampu bertindak apapun. Para tukang becak menjadi salah satu masyarakat yang mengalami kemiskinan struktural di tengah arus modernisasi dan digitalisasi alat transportasi di perkotaan. Sedangkan, transportasi online dianggap lebih efisien karena dapat menjangkau jarak yang lebih jauh, tidak seperti becak konvensional yang memiliki keterbatasan tenaga manusia. Di sisi lain, alat transportasi online juga memiliki kelebihan lain seperti dapat ditemukan di manapun karena memang basisnya online. Sedangkan tukang becak terbatas di tempat tertentu mereka menunggu penumpang, seperti di Terminal Bratang, Surabaya. Lebih kerasnya lagi, harga transportasi online lebih murah jika dibandingkan dengan becak yang memang mengurus tenaga dan biaya lebih banyak.

Realitas semacam ini yang disebut (Mas'ood, 1994, p. 37) bahwa kemiskinan struktural lebih dikarenakan hadirnya kelembagaan sebagai sebuah akibat dari modernisasi atau pembangunan ekonomi, yang akhirnya berdampak pada masyarakat yang tidak memiliki sumber daya, sarana dan fasilitas ekonomi secara merata. Para tukang becak Terminal Bratang menjadi kelompok tersisihkan di tengah arus modernisasi transportasi. Mereka tidak memiliki sumber daya yang membuat mereka mampu bersaing dengan transportasi online yang ada. Sehingga mereka cenderung terpinggirkan dan mengalami kemiskinan struktural karena struktur sosial yang mereka alami. Para tukang becak tidak dapat bergerak secara ekonomi kecuali tetap bertahan dalam sektor informal mereka. Sebagaimana penjelasan Handoyo & Setiawan (2018), bahwa masyarakat miskin tidak bisa bergerak secara ekonomi kecuali mereka terjun dalam sektor-sektor informal di perkotaan.

Selain itu, para tukang becak, khususnya mereka yang menggunakan bentor di Terminal Bratang, Surabaya juga mengalami kemiskinan struktural dari para pemangku kebijakan. Bagi Solikatun et al., (2014, p. 76) kemiskinan juga disebabkan oleh faktor struktural, maknanya bahwa kemiskinan muncul dikarenakan dari struktur sosial dan kebijakan pemerintah. Sehingga, kemiskinan struktural juga disebabkan oleh suatu kebijakan pemerintah yang tidak *pro poor* karena motif dan kepentingan yang melatarbelakanginya, bahkan kebijakan pemerintah telah menyebabkan hilangnya akses dari masyarakat setempat atas pelayanan publik dari pemerintah.

Jadi pada awalnya, bentor masih belum memiliki legalitas yang jelas sebagai kendaraan bermotor yang diperbolehkan untuk beroperasi di jalan raya. Pasalnya, bentor sendiri masih belum melalui pengujian kendaraan sebagaimana kendaraan bermotor lainnya. Selain itu, bentor sendiri belum memiliki standar yang jelas mengenai model, tipikal atau jenis kendaraan bermotor tersebut. Evers (1991) menyebut para pengemudi bentor ini sebagai perekonomian yang bergerak di sektor *Underground Economy* (ekonomi bayangan atau ekonomi bawah tanah) yang bersifat illegal, tidak dikontrol oleh pemerintah. Sehingga tidak mengherankan banyak razia atau pengusuran kepada bentor oleh pihak berwajib seperti Satpol PP, pasalnya memang kendaraan bentor sendiri masih dianggap illegal. Inilah yang disebut oleh Quesada (2022) sebagai masalah struktural, yang tidak hanya meliputi kemiskinan, melainkan juga meliputi ketidakadilan dan ketidakamanan yang dialami oleh para tukang becak dengan bentor yang dioperasikannya.

Padahal, bentor sendiri merupakan bentuk inovasi dari becak konvensional yang bertenaga manusia. Bahkan bentor dapat bersaing dengan ojek online yang sama-sama dapat menempuh jarak yang jauh, meskipun tetap kalah dalam akses jangkauan ke penumpang. Namun, bentor tetap menjadi inovasi yang kreatif dari tukang ojek untuk menjangkau maupun memenuhi kebutuhan penumpang yang memang memiliki jarak tempuh yang lebih jauh. Meskipun bentor dianggap oleh para tukang becak sebagai sebuah terobosan, dari pihak pemangku kebijakan tetap menganggap ilegal karena belum melewati tahap pengujian kendaraan bermotor secara terstandar dan terjamin keamanannya. Sehingga lagi-lagi tukang becak mengalami kemiskinan struktural karena kebijakan penguasa yang tidak berpihak dengan mereka. Kondisi-kondisi semacam ini yang membuat para tukang becak justru mengalami keterbelengguan kemiskinan di tengah struktur sosial yang mengurung mereka.

Selain itu, kemiskinan juga bagi Singarimbun & Penny (1976) dikarenakan tingkat pendidikan rendah. Sehingga masyarakat miskin cenderung tidak memiliki keterampilan maupun pengetahuan yang memadai untuk membantu perekonomian mereka Suyanto (2001, p. 30). Begitupun dengan tukang becak di Terminal Bratang yang rata-rata hanya menempuh pendidikan tingkat SD atau ada pula yang Sekolah IR (Sekolah Darurat). Tingkat pendidikan tertinggi mereka hanya maksimal di jenjang SLTP. Tingkat pendidikan rendah inilah yang membuat tukang becak tidak dapat beralih ke pekerjaan lain yang lebih baik dengan penghasilan yang lebih tinggi pula. Bahkan hanya untuk pekerjaan sampingan berskala mikro saja para tukang becak tidak memilikinya, pasalnya mereka memang tidak memiliki keterampilan yang memadai untuk sebuah pekerjaan lain.

Sehingga dapat dikatakan bahwa tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya dalam kemiskinan strukturalnya mengalami apa yang disebut Pires et al (2020) sebagai kemiskinan multidimensi. Maknanya, kemiskinan struktural yang dialami tukang becak tidak hanya dikarenakan satu faktor, melainkan beberapa faktor, mulai dari karena arus modernisasi, kebijakan elit, dan juga karena latarbelakang pendidikan dari tukang becak itu sendiri.

Namun di sisi lain, bagi Tang et al. (2022, p. 5), bahwa tingkat pendidikan sangat menentukan suatu pekerjaan dari para migran di perkotaan. Begitupun dengan Zandi et al., (2019, p. 344) yang mengungkapkan bahwa kemiskinan di perkotaan sangat dipengaruhi oleh tingkat pendidikan masyarakatnya. Jika para tukang becak di Terminal Bratang hanya berbekal pendidikan yang rendah, maka mereka akan mengalami kemiskinan struktural dan sulit untuk mengubah nasib mereka. Tukang becak Terminal Bratang akan mengalami *deprivation trap* atau perangkap kemiskinan jika meminjam istilah dari Robert Chambers (1987), ketika mereka tidak mengubah nasib mereka. Jika bagi Robert Chambers, masyarakat miskin akan selalu terperangkap dalam kemiskinan jika masyarakat miskin tidak memiliki niat besar untuk melawan kondisi tersebut dan sentuhan tangan eksternal untuk membantu mengurai benang kusut kemiskinan (Listyaningsih, 2018, p. 96). Oleh karena itu, masyarakat miskin, misalnya seperti tukang becak, sangat memerlukan apa yang diungkapkan Rasyid et al. (2018) sebagai peningkatan akses ekonomi, peningkatan pengetahuan serta keterampilan pada masyarakat agar dapat mengentaskan kemiskinan di perkotaan. Begitupun dengan Nurhayati (2020), yang juga mengungkapkan perlunya pemberdayaan bagi mereka yang bekerja di sektor informal untuk mengentaskan kemiskinan yang dialami. Sach (2005) sendiri dalam bukunya "*The End of Poverty*" menjelaskan bahwa cara untuk mengentaskan kemiskinan yakni dengan mengembangkan *human capital*, khususnya dalam ranah pendidikan. Pendidikan adalah kunci dalam pengentasan kemiskinan tukang becak.

Mekanisme Survival Tukang Becak

Kemiskinan yang dialami tukang becak di perkotaan memaksa mereka harus bisa bertahan hidup di tengah kemelut dan tingginya biaya hidup di kota. Mereka selaku seorang migran, mau tidak mau harus bertahan hidup di tengah kota dan mengadu nasib di perkotaan. Scott (1983, p. 40) sendiri dalam teorinya memandang bahwa terdapat tiga mekanisme survival yang dilakukan masyarakat miskin dalam rangka bertahan hidup mereka. Begitupun dengan tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya yang juga memiliki beberapa mekanisme survival yang mereka lakukan di tengah keterbelengguan kemiskinan yang dialaminya.

Pertama, bagi Scott (1983, p. 40) mereka masyarakat miskin akan "menggencangkan ikat pinggang" dalam artian mengurangi jumlah pangan dengan cara mengurangi intensitas jumlah makan mereka, misalnya menjadi makan sekali dalam sehari. Selain itu, masyarakat miskin juga akan dengan beralihnya ke makanan yang memiliki kualitas lebih rendah sebagai mekanisme survival mereka di tengah kemiskinan. Bagi tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya bahwa untuk makan tidak perlu yang istimewa, mahal, maupun yang megah. Bagi mereka, makan cukuplah yang terpenting dapat menambah tenaga mereka yang memang diperlukan untuk bekerja, khususnya tukang becak konvensional yang memerlukan tenaga lebih dibandingkan dengan tukang becak bentor. Selain itu, para tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya juga lebih memilih mencari makan yang murah dan dapat terjangkau kantong mereka. Pasalnya, penghasilan menjadi tukang becak di Terminal Bratang sendiri sangat minim dan jauh dari standart garis kemiskinan. Sehingga para tukang becak lebih memilih mencari makanan yang lebih murah, memenuhi kebutuhan primer saja, tanpa membelanjakan uang mereka pada sesuatu yang dianggap tidak penting atau kebutuhan sekunder lainnya.

Kedua, bagi Scott (1983, p. 40) masyarakat miskin akan melakukan alternatif subsisten. Tindakan ini merupakan kegiatan swadaya dalam skala kecil seperti berjualan kecil-kecilan, menjadi tukang, menjadi buruh lepas, atau melakukan migrasi untuk mencari pekerjaan di sektor kecil yang memang mereka mampu lakukan. Biasanya untuk mekanisme survival ini dapat melibatkan berbagai anggota dalam keluarga masyarakat miskin, mulai dari istri/ibu bahkan anak-anak mereka. Pasalnya, dengan tindakan tersebut dapat menunjang keberlangsungan hidup keluarga miskin tersebut.

Namun, mekanisme survival yang kedua bagi Scott ini nampaknya tidak berlaku bagi para tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya. Pasalnya, tukang becak di Terminal Bratang tidak memiliki pekerjaan sampingan di sektor mikro yang dapat menopang perekonomian keluarga mereka. Bagi mereka, mencari pekerjaan sampingan kecil-kecilan semacam ini merupakan sesuatu yang sulit di tengah perkotaan. Sehingga, mereka lebih memilih menekuni profesi tukang becak dan pasrah atas penghasilan yang mereka dapatkan. Terlebih, para tukang becak di Terminal Bratang sendiri tidak memiliki keterampilan tertentu dan berpendidikan rendah yang mengakibatkan mereka justru terbelenggu dalam kemiskinan.

Di sisi lain, pola pikir tukang becak yang nampak menerima begitu saja realitas semacam ini justru membahayakan bagi mereka. Oscar (Lewis, 2016) menyebutnya sebagai budaya kemiskinan. Maknanya masyarakat miskin tidak mau berupaya untuk dapat lepas dari kemiskinannya, melainkan mereka justru memiliki pola pikir untuk membiasakan diri dan menyesuaikan diri dalam realitas kemiskinannya. Dengan tidak mau untuk melakukan ekonomi subsisten justru dapat memperburuk kemiskinan tukang becak.

Ketiga, bagi Scott (1983, p. 40) masyarakat miskin juga dalam rangka mekanisme survival dengan cara meminta bantuan dari jaringan sosial yang mereka miliki. Misalnya dengan meminta bantuan kepada sanak saudara, kawan bekerja, dan lain sebagainya yang memang dalam jangkauan jejaring sosial mereka.

Tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya sendiri memiliki jaringan sosial yang baik dan sangat membantu dalam keberlangsungan hidup para tukang becak tersebut. Tukang becak di Terminal Bratang membentuk sebuah kolektivitas tukang becak dalam sebuah "paguyuban tukang becak Terminal Bratang". Paguyuban tukang becak ini beranggotakan mereka yang bekerja sebagai tukang becak baik konvensional atau bermotor dan mangkal di Terminal Bratang, Surabaya. Paguyuban ini secara tidak langsung dapat menciptakan solidaritas sesama tukang becak, membentuk harmoni sesama tukang becak, menciptakan rasa kekeluargaan sesama tukang becak dan yang terpenting yakni dapat mempermudah keberlangsungan kehidupan tukang becak. Pasalnya, melalui paguyuban tersebut, ketika terdapat anggota tukang becak yang membutuhkan sesuatu, maka anggota yang lain dapat saling membantu.

Misalnya, salah satu bentuk aktualisasi nyata dari kebermanfaatannya paguyuban tukang becak ini yakni adanya sistem kas paguyuban tukang becak. Kas tersebut selain dipergunakan untuk kegiatan kolektif, kas tersebut juga dipergunakan untuk keperluan pribadi tukang becak yang mendasar, yang memang sedang membutuhkan. Kebutuhan yang dimaksud di sini misalnya seperti ketika ada anak dari tukang becak mengalami sakit maka kas tersebut dipergunakan untuk membantu dan mempermudah tukang becak tersebut. Sehingga melalui jaringan sosial dalam wujud paguyuban tukang becak ini akan sangat membantuk keberlangsungan hidup para tukang becak, khususnya di momen genting yang memang memerlukan bantuan jaringan sosial tersebut.

Model paguyuban tukang becak ini menjadi mekanisme survival para tukang becak Terminal Bratang yang memanfaatkan jaringan sosial yang dimiliki. Jaringan sosial merupakan modal sosial tukang becak untuk melanjutkan keberlangsungan hidup di tengah keterbelengguan kemiskinan yang dialami. Jaringan sosial sangat bermanfaat bagi kehidupan bermasyarakat. Kehadiran paguyuban tukang becak sebagai bentuk terciptanya jaringan sosial yang baik di masyarakat miskin. Manfaat yang dapat diambil dari paguyuban tersebut tentunya yakni solidaritas yang tinggi dalam tindakan saling membantu antar tukang becak. Melalui metode kas paguyuban, maka kas tersebut dapat digunakan untuk event tertentu dan digunakan untuk membantu anggota tukang becak yang sedang mengalami kesusahan.

Gerakan Revolusioner Tukang Becak

Di tengah kemelut kebutuhan hidup yang tinggi, perangkap kemiskinan yang kian menyakitkan, belenggu kemiskinan di kehidupan kota, belum lagi kebijakan-kebijakan pemerintah yang tidak berpihak pada masyarakat miskin, dan segala bentuk ketertindasan, marginalisasi, ketersisihan tukang becak di arus metropolitan, akhirnya tukang becak se-Surabaya mengadakan gerakan domosntrasi besar-besaran untuk memperbaiki kehidupan mereka dan menentang segala kebijakan yang tidak berpihak kepada mereka. Sebagaimana pendapat Robert Chambers, bahwa masyarakat miskin akan selalu terperangkan dalam kemiskinan jika masyarakat miskin tidak memiliki niat besar untuk melawan kondisi tersebut dan sentuhan tangan eksternal untuk membantu mengurai benang kusut kemiskinan (Listyaningsih, 2018, p. 96). Selain mekanisme survival dalam kehidupan sehari-hari yang dilakukan oleh para tukang becak, aksi demo berskala besar ini juga menjadi langkah baik untuk tukang becak memperbaiki kehidupan mereka, khususnya perihal penuntutan legalisasi bentor dan penggusuran sewenang-wenang oleh Satpol PP.

Tepat pada bulan Agustus 2019, sebanyak 3000 bentor dari berbagai komunitas tukang becak se-Surabaya berkolektif, menggeruduk Gedung DPRD. Aksi demonstrasi dimulai pada pukul 10.00 WIB dan dipersilakan masuk Gedung oleh salah satu perwakilan DPRD yakni bapak Saleh pada pukul 14.00 WIB. Di Gedung tersebut terjadi rembuk bersama antara 10 orang perwakilan tukang becak, perwakilan DPRD, perwakilan dari DISHUB, dan ketua Satpol PP. Melalui rembuk bersama tersebut, akhirnya menghasilkan sebuah keputusan yang cukup melegakan bagi tukang becak bahwa kendaraan bentor diperbolehkan

beroperasi di jalan raya kota Surabaya. Namun, perizinan operasi ini tidak serta merta begitu saja, melainkan terdapat beberapa syarat yang harus dipenuhi oleh para tukang becak demi keselamatan berkendara. Beberapa syarat yang harus dipenuhi dan dipatuhi diantara yakni; *Pertama*, tukang becak bentor tetap harus menggunakan perlengkapan berkendara dengan lengkap, sebagaimana ketika berkendara kendaraan sepeda motor pada umumnya; *Kedua*, Tukang becak bentor juga tidak boleh melanggar jalur, termasuk tidak menempuh jalur yang melawan arus, sebagaimana aturan berkendara sepeda motor; *Ketiga*, dan yang terakhir, yakni tukang becak bentor tidak diperbolehkan melanggar lalu lintas yang telah ditetapkan oleh pihak kepolisian, sebagaimana yang ditetapkan dalam kendaraan bermotor lainnya. Jadi, pada intinya legalisasi bentor ini tetap mensyaratkan berkendara yang patuh hukum sebagaimana kendaraan bermotor lainnya. Sehingga secara tidak langsung tukang becak bentor tidak lagi bekerja pada apa yang disebut oleh Evers (1991) sebagai *Underground Economy* (ekonomi bayangan atau ekonomi bawah tanah) lagi. Pasalnya, bentor memiliki legalisasi dari berbagai pihak pemangku kebijakan. Tindakan ini juga diharapkan dapat memperbaiki kehidupan tukang becak dan terjauh dari pengusuran oleh pihak berwajib sebagaimana sebelumnya.

Namun, dalam realitanya, pasca munculnya hasil rembuk dan penetapannya di atas sebuah surat yang bertandatangan secara resmi oleh berbagai pihak, termasuk pemangku kekuasaan dan pihak berwajib, masih saja ditemui razia terhadap bentor yang dilakukan Satpol PP. Berbagai alasan telah diungkapkan atas razia yang dilakukan oleh Satpol PP. Padahal, Satpol PP sendiri juga ikut rembuk di gedung DPRD ketika terjadi demonstrasi hingga memunculkan sebuah keputusan. Namun, kesepakatan tersebut nampaknya tidak terealisasi secara maksimal dan razia Satpol PP masih tetap berlangsung. Kondisi ini mengakibatkan korlap tukang becak yakni bapak Fatoni meminta surat atas keputusan mengenai hasil demonstrasi yang telah dilakukan. Surat tersebut berguna sebagai bukti kepada Satpol PP yang hendak merazia tukang becak di lapangan bahwa bentor telah diperbolehkan. Akhirnya ketika terjadi sebuah razia Satpol PP, maka tukang becak bentor harus menunjukkan surat tersebut maka Satpol PP membatalkan razia yang dilakukan.

4. SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan rumusan masalah penelitian yang menelusuri bagaimana kondisi kemiskinan struktural tukang becak di Terminal Bratang, Surabaya, ditemukan bahwa tukang becak menjadi pelaku perekonomian sektor informal di perkotaan yang mengalami keterbelengguan kemiskinan. Penghasilan mereka tidak melebihi rata-rata garis kemiskinan nasional yang telah ditetapkan. Keterbelengguan kemiskinan ini terjadi karena persaingan kerja dan ketimpangan dalam struktur sosial di masyarakat kota. Sejak kemunculan transportasi online, perekonomian tukang becak kian menurun, dan bahkan mengalami ketersisian dalam alat transportasi masyarakat perkotaan. Masyarakat lebih memilih alat transportasi yang dapat menjangkau lebih luas dan dapat diakses dengan mudah secara virtual. Meskipun tukang becak telah berupaya berinovasi dalam bentuk becak motor (bentor), lagi-lagi mereka masih terperangkap dalam kemiskinan struktural. Perihal legalitas kendaraan bentor menjadi dalih seringnya terjadi razia maupun pengusuran di sudut-sudut perkotaan. Mereka bergerak di sektor *Underground Economy* karena kendaraan mereka yang dianggap ilegal. Kemiskinan tukang becak semakin dipupuk karena mereka tidak dapat beralih ke profesi lain yang mungkin dapat membawa mereka ke nasib yang lebih baik. Pasalnya, mereka berpendidikan rendah, tidak memiliki keterampilan lain, dan pengetahuan mereka yang terbatas selain menjadi pengkayuh becak. Selain itu, sebagaimana rumusan masalah mengenai bagaimana mekanisme survival tukang becak, ditemukan bahwa meskipun kemiskinan menyelimuti keluarga tukang becak, mereka tetap harus bertahan hidup dikerasnya perkotaan. Mulai dari “menggencangkan ikat pinggang” mereka dengan makan seadanya, makan-makanan yang murah, bahkan kualitas makanan yang pas-pasan. Tujuannya tidak lain untuk menghemat pengeluaran atas pemasukan yang tidak seberapa dari menjadi tukang becak. Di waktu-waktu genting, mereka mengandalkan paguyuban yang sengaja dibuat dalam rangka solidaritas dan atas dasar kemanusiaan di antara para tukang becak. Mereka memanfaatkan jaringan sosial ini untuk mengantisipasi jikalau mereka mengalami sesuatu yang memang tidak diinginkan. Paguyuban adalah rumah bagi tukang becak untuk bertahan hidup dan mengadu nasib di tengah kemelut perkotaan. Sese kali tukang becak berdemo kepada pemangku kebijakan yang memang tidak berpihak kepada mereka. Tuntutannya tidak lain perihal legalitas bentor yang merupakan kendaraan penghasil uang utama mereka. Meskipun demo tersebut menghasilkan kebahagiaan karena keberpihakan pemangku kekuasaan kepada masyarakat kecil, tapi realita di lapangan masih saja ditemui pihak-pihak yang mengusur dan merazia para pengendara bentor. Walhasil, para tukang becak harus membawa surat keputusan kemanapun mereka pergi sebagai benteng agar mereka tidak lagi dirazia dan digusur secara sepihak oleh mereka yang tidak bertanggung jawab

5. DAFTAR PUSTAKA

- Aji, P., Wibisono, I. D., & Suryahadi, A. (2021). Income, Inequality and Poverty Convergence at the Local Government Level in Decentralized Indonesia. *Journal of Southeast Asian Economies*, 38(3), 375–400. <https://doi.org/10.1355/ae38-3f>
- Badan Pusat Statistik. (2022). *Persentase Penduduk Miskin September 2021 turun menjadi 9,71 persen*. Badan Pusat Statistik. [https://www.bps.go.id/pressrelease/2022/01/17/1929/persentase-penduduk-miskin-september-2021-turun-menjadi-9-71-persen.html#:~:text=Garis Kemiskinan pada September 2021,\(25%2C95 persen\)](https://www.bps.go.id/pressrelease/2022/01/17/1929/persentase-penduduk-miskin-september-2021-turun-menjadi-9-71-persen.html#:~:text=Garis Kemiskinan pada September 2021,(25%2C95 persen)).
- Badan Pusat Statistik Indonesia. (2022). *Kemiskinan dan Ketimpangan*. Badan Pusat Statistik Indonesia. <https://www.bps.go.id/subject/23/kemiskinan-dan-ketimpangan.html>
- Badan Pusat Statistik Indonesia. (2021). *Profil Kemiskinan di Indonesia September 2021*.
- BPS Indonesia. (2021). *Statistika Indonesia 2021*.
- BPS Provinsi Jawa Timur. (2021). *Provinsi Jawa Timur dalam Angka 2021*.
- Bungin, B. (2005). *Metodologi Penelitian: Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif*. Airlangga University Press.
- Chambers, R. (1987). *Pembangunan Desa: Mulai Dari Belakang*. LP3ES.
- de França, V. H., Modena, C. M., & Confalonieri, U. E. C. (2020). Equality and Poverty: Views from Managers and Professionals from Public Services and Household Heads in the Belo Horizonte Metropolitan Area, Brazil. *International Journal for Equity in Health*, 19(1), 1–17. <https://doi.org/10.1186/s12939-020-01243-y>
- Elmer A. Irene. (2017). Status of Farmers and Fishers Turned Pedicab Drivers of Catbalogan City , Philippines. *Journal of Academic Research*, 1(August), 16–26.
- Elmer A. Irene, Laurilla FT., & Bajado JC. (2015). Non-Motorized Public Transport and Tourism - The Case of Pedicab Drivers of Catbalogan, Samar, Philippines. *Journal of Socialomics*, 04(02). <https://doi.org/10.4172/2167-0358.1000118>
- Evers, H. D. (1991). Ekonomi Bayangan Produksi Subsisten dan Sektor di Luar Aktivitas Pasar Umum dan yang terlepas dari Negara. *Prisma*.
- Furqan, & Nurlaili. (2020). Dampak Keberadaan Alat Transportasi Online Terhadap Becak Konvensional Di Kota Banda Aceh. *Jurnal Al-Ijtima'iyah*, 6(1), 91. <https://doi.org/10.22373/al-ijtima'iyah.v6i1.6684>
- Gweshengwe, B., & Hassan, N. H. (2020). Defining the characteristics of poverty and their implications for poverty analysis. *Cogent Social Sciences*, 6(1). <https://doi.org/10.1080/23311886.2020.1768669>
- Handoyo, E., & Setiawan, A. B. (2018). Street Vendors (PKL) as the Survival Strategy of Poor Community. *Jejak: Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan*, 11(1), 173–188. <https://doi.org/10.15294/jejak.v11i1.12510>
- Lewis, O. (2016). *Kisah Lima Keluarga: Telaah-Telaah Kasus Orang Meksiko dalam Kebudayaan Kemiskinan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Listyaningsih, U. (2018). Perspektif Spasial Penanggulangan Kemiskinan di Yogyakarta. *Putrawidya*, 19(1), 93–112.
- Mardimin, J. (Ed.). (2000). *Dimensi Kritis Proses Pembangunan di Indonesia*. Kanisius.
- Mas'oed, M. (1994). *Politik Birokrasi dan Pembangunan*. Pustaka Pelajar.
- Mulia, S. R., & Nurhamlin. (2014). Kehidupan Sosial Ekonomi Tukang Becak Motor di Pangkalan Kelinci Kabupaten Pelalawan. *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 1(1), 1–15.
- Nurhayati, C. (2020). Social Development in the Urban Informal Sector: A Case Study of Street Vendors in Pasar Minggu, Jakarta. *MASYARAKAT: Jurnal Sosiologi*, 25(1). <https://doi.org/10.7454/mjs.v25i1.10948>
- Pires, L. N., de Carvalho, L. B., & Rawet, E. L. (2020). Multi-Dimensional Inequality and Covid-19 in Brazil. *Investigacion Economica*, 80(315), 33–58. <https://doi.org/10.22201/FE.01851667P.2021.315.77390>
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pub. L. No. 22 (2009).
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2011 tentang Penanganan Fakir Miskin, Pub. L. No. 13 (2011).
- Quesada, F. (2022). On the Fringes of Urban Justice: Violence and Environmental Risks in Guatemala City. *Social Inclusion*, 10(1), 58–71. <https://doi.org/10.17645/si.v10i1.4748>
- Rasyid, R., Dirawan, G. D., Umar, R., & Pertiwi, N. (2018). Problem and solution of poverty household in Makassar City, Indonesia. *Academy of Strategic Management Journal*, 17(6), 1–7.
- Sach, J. D. (2005). *The End of Poverty*. Penguin Press.
- Scott, J. C. (1983). *Moral Ekonomi Petani : Pergolakan dan Subsistensi di Asia Tenggara*. LP3ES.

- Setiawan, F. (2021). Strategi Tukang Becak dalam Mempertahankan Pekerjaan Pasca Munculnya Transportasi Ojek Online (Studi Kasus Kota Banda Aceh). *Jurnal Sosiologi Dialektika Sosial*, 7(1), 51–63.
- Singarimbun, M., & Penny, D. M. (1976). *Penduduk dan Kemiskinan, Kasus Sriharjo di Pedesaan Jawa (Terjemahan oleh Sulaeman Krisnandhi)*. Karya Aksara.
- Siyoto, S., & Sodik, A. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian*. Literasi Media Publishing.
- Solikatun, Supono, Masrurroh, Y., & Zuber, A. (2014). Kemiskinan dalam Pembangunan. *Jurnal Analisa Sosiologi*, 3(1), 70 – 90.
- Suyanto, B. (2001). Kemiskinan dan Pemberdayaan Masyarakat Miskin. *Masyarakat, Kebudayaan Dan Politik*, 14(4), 25–42.
- Tang, J., Xu, Y., & Qiu, H. (2022). Integration of migrants in poverty alleviation resettlement to urban China. *Cities*, 120(October 2021), 103501. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103501>
- Tyas Eko Raharjo F. (2018). Jeritan Tukang Becak Dengan Merebaknya Bentor. *Media Informasi Penelitian Kesejahteraan Sosial*, 42(1), 51–62.
- Zandi, R., Zanganeh, M., & Akbari, E. (2019). Zoning and spatial analysis of poverty in urban areas (Case Study: Sabzevar City-Iran). *Journal of Urban Management*, 8(3), 342–354. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2019.09.002>