

# ***UNFORMED DRAWING:*** **PEMBACAAN HUBUNGAN** **PARATRANSIT TAK BERGERAK** **DAN RUANG KOTA**

Defry Agatha Ardianta<sup>1</sup>  
Miftah Adisunu Nugroho Alui<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Indonesia

<sup>2</sup>URBAN+  
Indonesia

ARSNET, 2022, Vol. 2, No. 2, 124–139  
DOI: 10.7454/arsnet.v2i2.58  
ISSN 2777-0710 (online)  
ISSN 2777-0702 (print)

## **Abstrak**

Tulisan ini berupaya membaca kehadiran moda transportasi paratransit dalam berelasi terhadap pergerakan pejalan kaki pada konteks ruang kota. Argumentasi pada tulisan ini dibangun dengan melakukan pengamatan dan analisis berbasis *unformed drawing* terhadap salah satu kendaraan tak bermotor yaitu becak, yang beroperasi di kawasan kota lama Surabaya, Jawa Timur, Indonesia. *Unformed drawing* menjadi relevan digunakan karena dapat merekam dengan cepat dan memuat informasi berlapis, sehingga dapat menggali berbagai aspek yang tersembunyi pada ruang kota. Dengan menempatkan *unformed drawing* sebagai alat investigasi, pengamatan dilakukan dengan membaca kehadiran becak tidak hanya sebagai moda transportasi bergerak yang berpindah dari satu titik ke titik lain. Studi ini mencoba lebih kritis melihat ragam kehadiran becak, yaitu ketika dalam keadaan tidak bergerak dan berhenti dalam durasi waktu tertentu. Studi yang diangkat oleh tulisan ini bertujuan mengungkap aspek-aspek yang dimiliki oleh becak sebagai paratransit sehingga berpotensi mengintervensi ruang sosial, meskipun dia tidak bergerak. Representasi aspek tersebut melalui *unformed drawing* dapat mendemonstrasikan beberapa mekanisme fleksibilitas dan kondisi yang tersembunyi pada ruang kota. Studi ini menyimpulkan berbagai intervensi kreatif berbasis becak untuk kebutuhan penggunaan ruang kota secara kolektif dan dinamis.

**Kata kunci:** paratransit, ruang pergerakan, *unformed drawing*, ruang kota

---

Correspondence Address: Defry Agatha Ardianta, Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, Jawa Timur, 60117, Indonesia. Email: [agathadefry@arch.its.ac.id](mailto:agathadefry@arch.its.ac.id)

## **Abstract**

This paper attempts to read the presence of paratransit modes of transportation and its relation to the pedestrian movement in the context of urban space. The argument of this paper is built by conducting observations and analysis using *unformed drawing* on a type of non-motorised vehicles, namely the *becak*, which operates in the old city area of Surabaya, East Java, Indonesia. *Unformed drawing* becomes relevant to use because it can record quickly and can contain a more layered information. By placing *unformed drawings* as an investigative tool, observations are made by reading *becak* critically by highlighting its various role in urban space when the vehicle is not moving and stops for a certain duration of time. This study aims to reveal the aspects possessed by *becak* as a paratransit so that it has the potential to interfere in social space, even though it is not moving. Representation of these aspects through *unformed drawings* demonstrate multiple flexible condition of *becak* and multiple relations of *becak* within the movement space in urban context. The study concludes with an array of creative intervention of *becak* to invite the collective and dynamic uses of urban space.

*Keywords:* paratransit, space of movement, unformed drawing, urban space

### **Membaca ruang pergerakan dan ruang sosial kota**

Studi ini bertujuan membaca keragaman pergerakan di ruang kota, baik pergerakan manusia itu sendiri ataupun disertai kehadiran moda transportasi yang menyertainya. Berkaitan dengan pergerakan pejalan kaki, Mateo-Babiano dan Ieda (2007) menyampaikan bahwa jalur pejalan kaki (trotoar) tidak hanya dapat berfungsi sebagai ruang untuk pergerakan dan distribusi, namun juga sebagai ruang untuk berkomunikasi dan bersosialisasi. Hal tersebut dimungkinkan terjadi karena pejalan kaki memiliki ragam tujuan-tujuan yang berbeda di dalam aktivitasnya yaitu tujuan utilitarian, opsional, ataukah sosial (Gehl, 2011). Keragaman tersebut dapat berdasarkan kebutuhan dan dicapai dalam kondisi sosial dan lingkungan yang telah terbentuk, serta dapat juga hadir dari relasi keberadaan pengguna-pengguna jalan yang lain termasuk eksistensi kendaraan, baik yang bermotor maupun tidak bermotor. Jika merujuk pada pemikiran Gehl (2011), maka semestinya keberadaan kendaraan atau moda transportasi saling berelasi dan dapat memiliki peran dalam intervensi ruang pergerakan para pejalan kaki. Hal ini termasuk bagaimana intervensi tersebut akan membuat ruang pergerakan menjadi sebuah ruang sosial, yang dengan kata lain, memungkinkan terjadinya translasi dari ruang jalan menjadi sebuah tempat (Rossi, 2007).

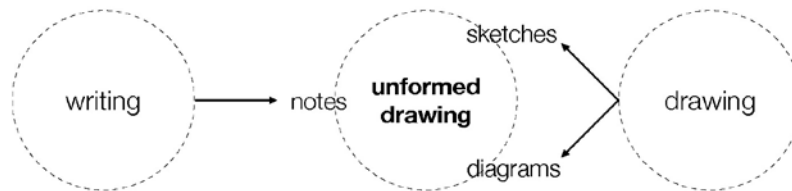
Tulisan ini fokus pada kehadiran moda transportasi dengan sifat tertentu yaitu *paratransit*, moda yang dapat mengintervensi ruang kota terutama pada ruang pergerakan pejalan kaki. Tulisan ini berargumen akan pentingnya pembacaan relasi ragam tersebut melalui proses *unformed drawing*. Proses representasi berbasis *unformed drawing* mampu menghadirkan lapisan informasi yang tidak mudah ditunjukkan melalui satu jenis representasi.

Eksplorasi pada tulisan ini diawali dengan pengamatan dan analisis terhadap salah satu kendaraan paratransit yaitu becak, yang beroperasi di kawasan kota lama Surabaya. Pengamatan dilakukan dengan memosisikan becak tidak hanya sebagai moda transportasi bergerak yang berpindah dari satu titik ke titik lain, namun juga ketika becak tersebut dalam keadaan berhenti dan tidak bergerak dalam durasi waktu tertentu. Pembacaan kritis terhadap kondisi becak yang sedang transit atau berhenti melalui *unformed drawing* ini bertujuan mengungkap kemungkinan fungsi lain dari kehadiran becak saat ketika tidak menjalankan fungsi utamanya. *Unformed drawing* memberikan ruang interpretasi kreatif terhadap kondisi tersebut, yang kemudian dapat menciptakan definisi dan peran baru terhadap becak pada ruang bergerak kota.

### **Pembacaan ruang dengan metode *unformed drawing***

Dalam pengamatan yang dilakukan, studi ini menggunakan metode *unformed drawing* yang terdiri atas catatan, sketsa, diagram (Manolopoulou, 2005) yang kemudian dapat berposisi sebagai alat rekam sekaligus alat analisis (Gambar 1). Catatan, sketsa, dan diagram secara terpisah akan memiliki tujuan dan sasaran yang berbeda. Jika catatan akan berbentuk tulisan,

maka sketsa dengan karakternya yang dilakukan dengan cepat akan dapat menjadi alat yang sangat berguna untuk mentransformasikan "partial image" (Goldschmidt, 1992, p. 192) . Partial image ini dapat diartikan sebagai potongan atau kepingan gambaran yang ada di pikiran, sebelum dirangkai dalam sebuah kesatuan desain. Sedangkan aktivitas pendiagraman dapat diartikan sebagai metode intelektual untuk menganalisis dan melakukan studi untuk operasi arsitektural tertentu (Balmer & Swisher, 2012).



Gambar 1. Catatan-sketsa-diagram dalam unformed drawing (Gambar oleh Defry Agatha Ardianta)

Gabungan antara beberapa media dan bentuk tersebut memiliki tujuan untuk tidak menggunakan drawing sebagai alat representasi saja melainkan juga sebagai alat inventif dan kritik (Manolopoulou, 2005), serta alat reflektif (Altürk, 2008). Manolopoulou (2005) menyampaikan bahwa *drawing* dapat tidak terbatas pada bentuk tertentu atau dapat dikatakan tidak berbentuk (*unformed*). Dibanding berfokus pada bentuknya, justru rangkaian tak terpisah antara catatan-sketsa-diagram tersebut yang akan membuat *drawing* tidak hanya merepresentasikan sesuatu, namun mempertemukan imajinasi dan pemikiran kritis.

*Unformed drawing* dirasa sesuai digunakan untuk studi ini karena potensinya untuk merekam dengan cepat, mencatat hal yang dibutuhkan terkait penyelidikan, dan membantu ingatan untuk kemudian dianalisis lebih lanjut. Selain itu, metode ini bersifat tidak merekam realitas secara detail dan semirip mungkin, melainkan lebih mengedepankan kondisi yang terbuka terhadap tambahan catatan dan selalu dalam kondisi *in progress* yang memuat banyak pertanyaan di benak (Manolopoulou, 2005). *Unformed drawing* memuat sifat otomatisasi layaknya yang dilakukan pada gerakan surealisme, yang terlihat dalam eksperimen *auto writing* (Lucie-Smith, 2020). Otomatisasi ini adalah melakukan sesuatu dengan cepat tanpa adanya pikiran awal tentang bagaimana sesuatu disusun. Aktivitas otomatisasi yang awalnya dilakukan dalam tulisan kemudian dikembangkan penerapannya dalam konteks media gambar.

Studi yang dilakukan ini menerapkan proses *unformed drawing* untuk mengungkap kondisi dan relasi yang terjadi pada kehadiran becak saat melakukan transit secara organik di suatu titik. Metode *unformed drawing* yang digunakan tidak bertujuan konklusif, melainkan sebagai alat membuka interpretasi dan pembacaan potensi dari sebuah kondisi. Sketsa akan digunakan untuk merekam dengan cepat hal-hal dari kondisi becak yang sifatnya temporer ataupun tersembunyi; diagram akan digunakan untuk mempertemukan pengamatan dengan pemikiran yang dilakukan. Sedangkan catatan akan menyertai

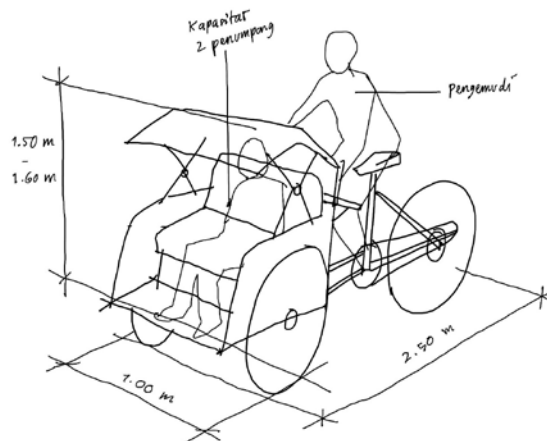
kedua bentuk *drawing* tersebut ataupun berdiri tersendiri untuk merekam hal-hal yang tidak mudah dicatat dalam bentuk visual. Bagian berikut menjelaskan tentang kehadiran becak sebagai moda paratransit dan ragam relasinya dalam ruang kota.

### Membaca relevansi paratransit dalam mendukung pergerakan ruang kota

Tulisan ini menelaah akan kehadiran moda transportasi paratransit dalam ruang pergerakan kota. Paratransit merupakan moda transportasi massal pribadi ataupun publik yang berada di spektrum antara kendaraan pribadi dan kendaraan konvensional dengan rute yang tetap (Coombe & Mellor, 1987; Lave & Mathias, 2009). Salah satu karakteristik paratransit yang paling utama adalah moda tersebut bergantung pada kebutuhan penumpang secara individual, sehingga bersifat melayani dari titik asal pengguna spesifik menuju titik tujuan yang spesifik pada waktu yang spesifik pula.

Pertumbuhan paratransit di sebuah kota setidaknya disebabkan oleh dua hal, yaitu peningkatan populasi manusia yang cepat dan ketidakhadiran transportasi publik konvensional atau ketidakmampuan mereka melayani permintaan yang bertambah (Coombe & Mellor, 1987). Moda ini kemudian menjadi dekat dengan keseharian masyarakat karena karakteristiknya yang berbeda dengan moda transportasi lain. Karakteristik moda tersebut, seperti terbatasnya kapasitas angkut, rendahnya energi yang dibutuhkan untuk menjalankan, dan relatif rendahnya kecepatan, menjadikan cakupan pelayanannya akan cenderung pada area atau kawasan terbatas (Shimazaki & Rahman, 1996).

Secara umum moda paratransit terbagi menjadi dua kategori, yaitu bermotor dan tak bermotor, yang setiap kategori tersebut terbagi menjadi sub kategori berdasarkan kapasitas tempat duduknya yaitu *individual*, *shared*, dan *collective type* (Shimazaki & Rahman, 1996). Tipe individual memiliki kapasitas tempat duduk kurang dari empat orang, tipe berbagi (*shared*) memiliki kapasitas lima sampai sepuluh orang, dan tipe kolektif (*collective*) memiliki kapasitas sebelas sampai dua puluh orang. Perbedaan kapasitas ini tentu membawa konsekuensi terhadap desain dari kendaraan (besaran fisik, ukuran dan konfigurasi, serta bentuk penggerak kendaraan tersebut) dan kemampuannya mengokupansi ruang pergerakan di kota.



Gambar 2. Ilustrasi ukuran fisik becak sebagai paratransit tipe individual (Gambar oleh Defry Agatha Ardianta)

Becak dapat dimasukkan dalam kategori paratransit dengan tipe individual, karena berkapasitas dua penumpang dan memiliki dimensi yang tidak terlalu besar (Gambar 2). Umumnya ukuran becak di Indonesia adalah memiliki panjang 2.25 meter dan lebar 1 meter (Shimazaki & Rahman, 1996). Meskipun ukuran lebarnya sekitar 1 meter dan hanya ideal untuk membawa dua penumpang, becak memiliki daya angkut barang yang lebih besar dibanding sepeda kayuh, dengan meletakkan barang di bagian depan yaitu di dekat kaki penumpang (Hyodo, 1988). Selain itu, bentuk tempat duduk penumpang yang tidak terlalu tertutup pada bagian samping dan belakang tidak jarang membuat daya angkut barang menjadi lebih besar. Karakter fisik becak pada akhirnya berhubungan dengan ruang-ruang pergerakan di kota yang mampu dia lewati. Becak berperan penting dalam transportasi jarak dekat dan cakupan area yang terbatas pada sebuah kota (Hyodo, 1988). Kondisi ini membuat eksistensi becak dan pergerakannya akan lebih banyak di dalam area tertentu, serta pemberhentiannya pun masih berada pada cakupan area yang sama. Keberadaan berbagai kumpulan becak yang cenderung organik di beberapa titik area juga memiliki potensi untuk membentuk simpul (*nodes*) pada sekitar jalur (*path*), karena adanya sebuah konsentrasi yang berelasi dengan konsep dari sebuah jalur (Lynch, 1992).

Beberapa karakteristik di atas membuat becak memiliki peran penting dalam mempengaruhi rute atau pola pergerakan masyarakat di ruang kota. Sebagai moda paratransit, becak adalah salah satu kendaraan berperan signifikan terhadap sektor transportasi kota di negara berkembang Asia (Shimazaki & Rahman, 1996). Kota seperti Bandung, Surabaya, Chiang Mai pernah memiliki ketergantungan yang cukup tinggi terhadap moda transportasi paratransit, dengan jumlah penumpang kendaraan ini yang mencapai 50% (Shimazaki & Rahman, 1996). Moda ini dapat melayani tujuan yang berbeda-beda dalam satu waktu jika diperlukan, dan masyarakat yang mengalami kesulitan menjangkau rute tertentu dengan transportasi konvensional akan cenderung memilih moda ini yang juga mampu beradaptasi dengan bentuk dan ukuran jalan yang beragam (Lubis et al., 2000).

### **Membaca relasi fleksibilitas melalui *unformed drawing***

Sifat becak yang berlawanan dengan kendaraan umum yang memiliki rute tetap dan terjadwal (seperti bis dan kereta) ataupun kendaraan konvensional seperti mobil pribadi, menjadikannya pilihan yang ideal bagi masyarakat yang membutuhkan relasi fleksibilitas terhadap pergerakan dalam keseharian. Relasi fleksibilitas tersebut mencakup kemampuan becak untuk mengangkut beragam keperluan, kemampuannya bermanuver dalam pergerakannya, dan juga kemampuannya untuk mudah transit di titik-titik tertentu dengan beberapa kondisi dan konfigurasi. Metode *unformed drawing* digunakan untuk membaca lebih lanjut relasi fleksibilitas di beberapa aspek lain, seperti kemungkinan fleksibilitas dari elemen-elemen fisik becak itu sendiri, yang justru hadir ketika becak berdiam di

sebuah tempat. Membaca fleksibilitas tersebut akan membawa pada pembahasan potensi kreativitas lebih lanjut mengenai relasinya terhadap intervensi ruang kota. Sifat dari *unformed drawing* yang dapat dikatakan 'tidak lengkap' (*incomplete*) dan memiliki celah (*gap*) yang justru mengarahkan kepada kemungkinan arsitektural yang lain (Manolopoulou, 2005).

Teknik dan strategi gambar yang memuat kondisi tidak lengkap' juga dijumpai pada strategi menggambar fragmen yang dilakukan oleh Daniel Libeskind pada karya *Micromegas* (Evans, 1984). Dalam fragmen-fragmen akan tercipta celah yang menjadikan pengamat justru memiliki peluang untuk membangun makna dengan cara mengisi *gap-gap* tersebut (Hill, 2003). Strategi menghadirkan celah dengan menggunakan beberapa strategi representasi juga dilakukan oleh Nigel Coates dan kelompok NATØ, dengan cara menghadirkan fragmen bukan dari satu bentuk alat representasi, melainkan sebuah sajian jukstaposisi dari beberapa bentuk representasi (Jamieson, 2017). Beberapa bentuk dan strategi yang dapat disebut juga sebagai *unformed drawing* akan memiliki sifat yang inventif, sebagai sebuah alat untuk penyelidikan kritis, dan melebihi fungsinya untuk sekedar merepresentasikan sesuatu. Pembacaan dengan metode *unformed drawing* sekaligus akan memuat analisis yang memposisikan gambar sebagai media argumentasi yang dapat mengungkap potensi intervensi alternatif. Dalam kasus yang dicermati, potensi intervensi akan terkait pembentukan ruang sosial di ruang pergerakan kota, yang selama ini bisa jadi tidak terbaca karena becak selalu dipandang dalam kondisi bergerak dan bagian dari proses mobilitas perpindahan manusia dan barang saja.

### **Eksplorasi pembacaan becak sebagai paratransit tak bergerak**

Tulisan ini mengangkat eksistensi becak di area kota lama Surabaya, yaitu di daerah Jembatan Merah—sekitar Jembatan Merah Plaza dan Taman Jayengrono—dan Pacar Keling (Gambar 3). Eksplorasi eksistensi becak tersebut merupakan bagian dari workshop *Critical Context* yang merupakan inisiasi kerjasama antara dosen dan praktisi arsitektur nasional di berbagai daerah di Indonesia. Dimulai sejak tahun 2017, workshop pembacaan konteks yang diakhiri dengan pameran ini telah dilangsungkan di Padang, Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Manado dan Bali. Workshop ini bertujuan membaca suatu konteks secara lebih kritis, mengangkat dinamika hal-hal yang kerap tersembunyi dan menjadi karakter khusus ruang kota suatu daerah. Secara khusus, studi ini didasarkan pada Workshop *Critical Context* tahun 2018 yang dilaksanakan di Surabaya.

Seperti dijabarkan pada bagian awal tulisan, bahwa studi ini berfokus pada pembacaan becak ketika dalam keadaan tidak bergerak atau berhenti. Ukuran fisik becak yang relatif kecil tidak membutuhkan ruang gerak yang terlalu lebar, serta tidak membutuhkan ruang berhenti atau parkir yang terlalu lebar pula. Pada keadaan berhenti, becak memiliki kepraktisan dengan tidak membutuhkan perangkat penyangga kestabilan layaknya kendaraan kayuh roda dua. Hal ini disebabkan bentuknya yang

memiliki tiga buah roda dan menciptakan kestabilan untuk berhenti di permukaan jalan yang kurang rata sekalipun. Konstruksi dan bentuk becak relatif sederhana dan dapat memiliki beberapa perbedaan minor dari penggunaan bahan serta detail di beberapa bagian, karena pemilik atau pengemudi becak seringkali melakukan upaya modifikasi sendiri.

Pengamatan hubungan moda paratransit dan ruang pergerakan dalam studi ini menyelidiki becak ketika mengokupansi ruang secara menetap dalam durasi waktu tertentu. Analisis terhadap elemen-elemen fisik becak beserta bagaimana pengemudi menyertai eksistensinya di suatu tempat tersebut dilakukan dengan merekam melalui gambar sketsa, catatan, ataupun diagram. Penggunaan media visual seperti fotografi juga digunakan sebagai alat sekunder, karena memosisikannya sebagai bentuk dari *drawing* akan dapat memperluas horison representasi arsitektur (Riahi, 2017). Paragraf berikut menjabarkan lebih lanjut berbagai aspek pembacaan relasi fleksibilitas becak dalam ruang kota.

### **[1] Pembacaan multi-kondisi konfigurasi dan orientasi becak di ruang kota**



Pengamatan dan pencatatan awal yang dilakukan terhadap eksistensi becak di area Jembatan Merah (JM) dan Pacar Keling (PK) diawali dengan melakukan pendokumentasian melalui foto tentang kondisi dan situasi yang terjadi mengenai bagaimana becak-becak tersebut berhenti di tepi jalan. Hal spesifik yang kemudian menjadi perhatian dalam pengamatan adalah bukan tentang sebaran atau posisi di mana mereka berhenti, namun lebih kepada bagaimana konfigurasi ataupun orientasi becak-becak tersebut terhadap jalur pejalan kaki (Gambar 4 dan 5), serta bagaimana perubahan pendefinisian ruang pada becak ketika mereka tidak sedang bergerak.

Terdapat beberapa persamaan dan perbedaan kondisi yang dijumpai dalam pengamatan becak yang sedang berhenti di daerah JM dan PK. Keduanya memiliki persamaan dalam hal konfigurasi dan orientasi becak terhadap jalur pejalan kaki. Ragam yang dijumpai adalah sejajar dengan jalur pejalan kaki ataupun jalan, dan tegak lurus terhadap jalur pejalan kaki ataupun jalan. Susunan yang sejajar menjadi penting untuk menghindari okupansi ruang jalan yang terlalu menjorok dan mengganggu pergerakan kendaraan yang lain. Sedangkan susunan yang tegak lurus memudahkan pengemudi becak untuk bermanuver dari diam menjadi bergerak ketika ada penumpang yang datang. Hal ini juga tertangkap dari bagaimana posisi ban belakang yang seringkali dinaikkan pada trotoar, yang secara tidak langsung

Gambar 3. Lokasi pengamatan dan posisi sebaran becak yang sedang berhenti (Gambar diolah dari peta udara Google Earth)



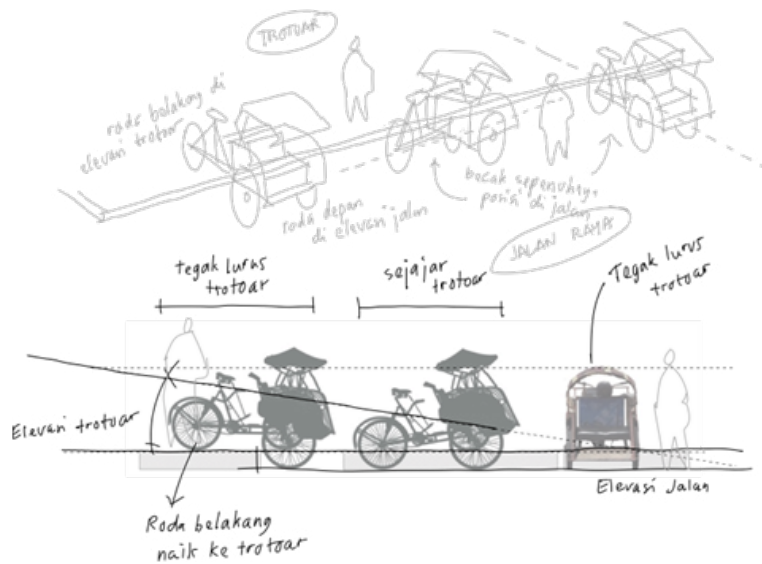
akan memudahkan proses naiknya penumpang atau barang sebelum kemudian becak tersebut akan mengantarkan ke tempat tujuan (Gambar 6).



Gambar 4. Dokumentasi di daerah Jembatan Merah (Foto diambil oleh Miftah Adisunu Nugroho Alui, Anggit Nurhandika Ramadhan, dan Nasrul Hidayat)



Gambar 5. Dokumentasi di daerah Pacar Keling (Foto diambil oleh Miftah Adisunu Nugroho Alui, Anggit Nurhandika Ramadhan, dan Nasrul Hidayat)



Gambar 6. Ilustrasi konfigurasi dan orientasi (Gambar oleh Miftah Adisunu Nugroho Alui, Anggit Nurhandika Ramadhan, Nasrul Hidayat, dan Defry Agatha Ardianta)

Persamaan lain dari kondisi yang dijumpai di JM ataupun PK adalah para pengemudi becak melakukan intervensi terhadap ruang utama yang dimiliki oleh kendaraan mereka, yaitu area duduk penumpang. Terdapat perbedaan yang cukup signifikan

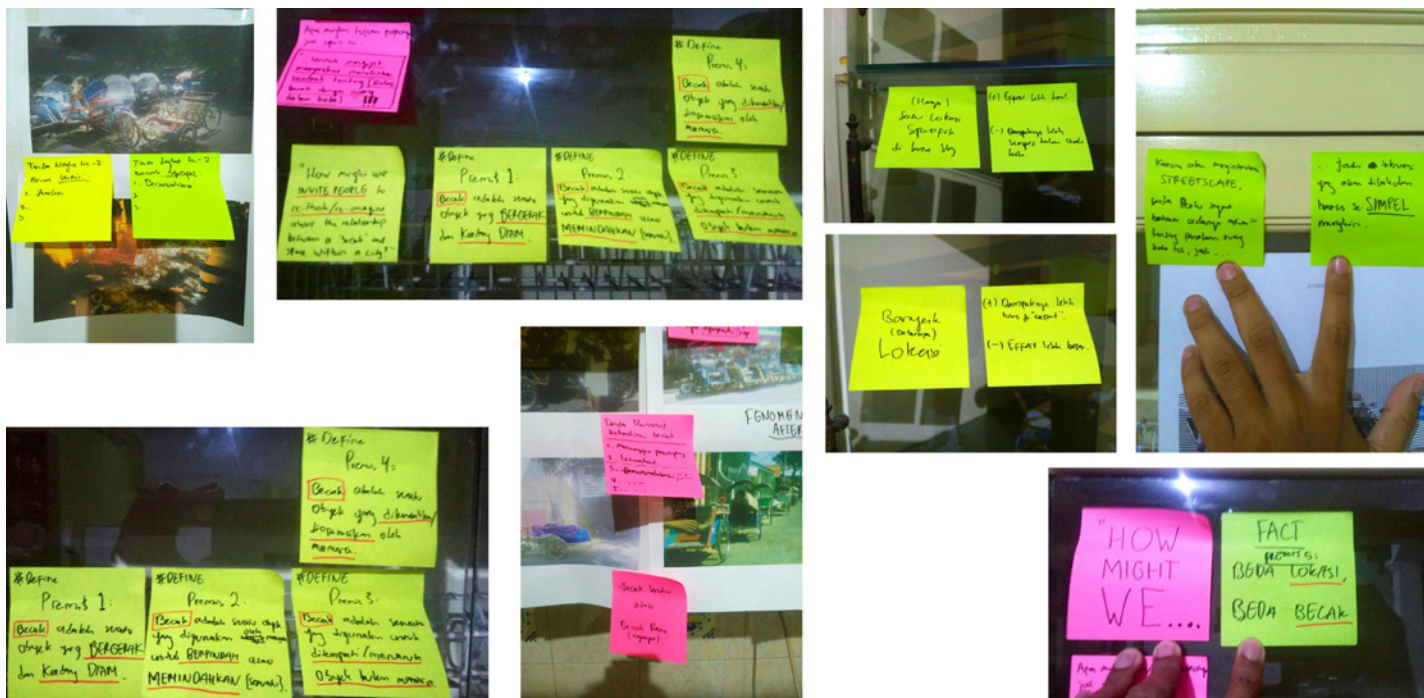
di antara kondisi berhentinya becak di kedua daerah tersebut. Di daerah JM, pengemudi becak melakukan intervensi terhadap ruang duduk penumpang dengan mengokupansinya. Mereka menggunakan ruang tersebut sebagai area istirahat ataupun medium untuk bersosialisasi antar pengemudi. Tidak jarang kemudian konfigurasi tubuh mereka ketika mengokupansi ruang tersebut menjadi sangat fleksibel sesuai kebutuhan kenyamanan mereka.

Di sisi lain, pengemudi becak di daerah PK mengokupansi ruang duduk penumpang dengan tubuh mereka sendiri ataupun barang lainnya. Di daerah ini cukup banyak pengemudi becak yang meredefinisi ruang duduk tersebut sebagai ruang yang berbeda: ruang untuk menyajikan dagangan mulai dari buah-buahan sampai dengan barang keseharian, dan juga ruang untuk meletakkan peralatan bagi pekerjaan atau jasa yang mereka sediakan (seperti mesin kompresor tambal ban dan lainnya). Perbedaan dan persamaan antara berhentinya becak pada suatu titik, baik di daerah JM ataupun PK, membawa pertanyaan lebih lanjut tentang beberapa potensi yang dimiliki oleh fisik sebuah becak, selain dari ukuran keseluruhan serta ukuran elemen-elemennya.

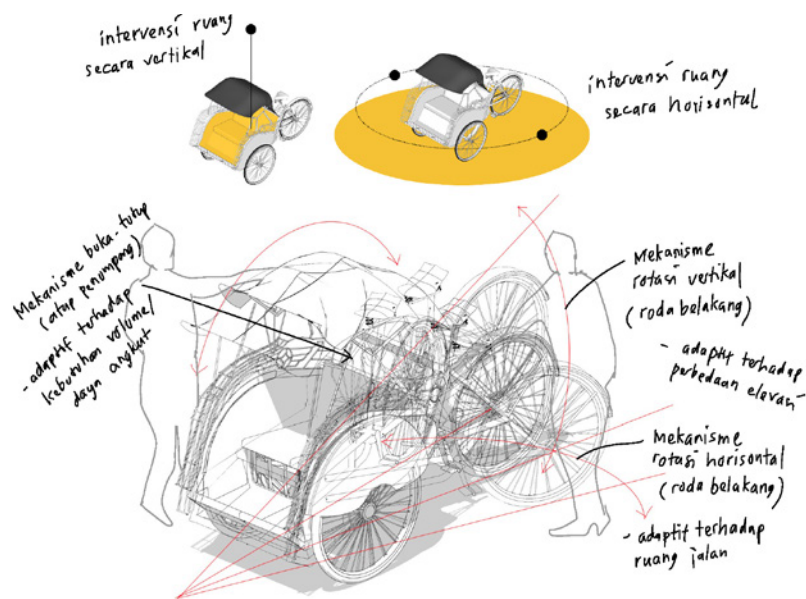
**[2] Pembacaan mekanisme dan kedinamisan becak**

Usaha pengungkapan potensi pada kondisi becak tak bergerak dilakukan dengan melakukan beberapa pencatatan temuan dan juga penyusunan diagram. Beberapa hal yang dianalisis dalam catatan-catatan tersebut adalah berkaitan dengan apa yang menyebabkan pengemudi dapat melakukan intervensi terhadap ruang yang ada pada becak. Hal ini dirasa penting untuk mengetahui potensi intervensi lain yang akan terjadi, tidak hanya berhubungan dengan ruang pada becak itu sendiri melainkan antara becak dengan ruang di sekitarnya.

Gambar 7. Catatan-catatan hasil pengamatan (Catatan oleh Miftah Adisunu Nugroho Alui, Anggit Nurhandika Ramadhan, dan Nasrul Hidayat)



Hal-hal penting yang tertuang dalam pencatatan terkait dengan dinamika ruang kota pada becak hadir terutama pada kondisi becak yang diam atau tidak bergerak (Gambar 7). Dengan menempatkan gambar sebagai sebuah investigasi, pertanyaan-pertanyaan pada catatan kemudian berusaha diungkap melalui penyusunan gambar dan diagram. Temuan yang menarik dari investigasi ini adalah bahwa pada kondisi diam, becak ternyata justru memiliki sebuah kedinamisan dan fleksibilitas. Kedua hal ini tidak berhubungan langsung dengan ukuran fisik becak tersebut, melainkan lebih berhubungan dengan sebuah mekanisme fleksibilitas. Investigasi tentang mekanisme ini dilakukan melalui gambar aksonometri, di mana strategi gambar ini bertujuan menampilkan bentuk tiga dimensional sekaligus menyajikan keterukuran (Lucas, 2019). Gambar ini diposisikan bukan sebagai representasi, melainkan untuk mengurai mekanisme dinamis yang terkandung dalam fisik becak beserta elemen-elemennya (Gambar 8).



Gambar 8. Investigasi mekanisme fleksibilitas pada becak (Gambar oleh Defry Agatha Ardianta, Miftah Adisumu Nugroho Alui, Anggit Nurhandika Ramadhan, dan Nasrul Hidayat)

Mekanisme pertama yang ditemukan adalah berkaitan dengan bentuk becak yang memiliki tiga roda. Keberadaan roda belakang yang dihubungkan dengan sumbu yang terkait dengan bagian depan, menghadirkan kemudahan bagi pengemudi untuk mengayunkan roda belakang tersebut ke kiri maupun ke kanan. Hal ini membuat becak dapat fleksibel menyesuaikan dengan bentukan ruang di mana ia berada. Pengemudi dapat mengayunkan roda belakang pada rentang radius tertentu, dengan kondisi roda depan yang tetap berhenti. Bentuk tiga roda pada becak juga memberikan kemudahan bagi pengemudi untuk mengayunkan becak menjadi menunduk ataupun datar, juga dengan kondisi roda depan yang tetap berhenti. Pada kasus becak di lokasi JM, kemudahan tersebut menjadi penyebab pengemudi dapat dengan mudah meletakkan roda belakang di atas trotoar tanpa bantuan orang lain. Dengan adanya dua kedinamisan bagian belakang tersebut, becak dapat tetap stabil berdiam di titik yang ia tempati.

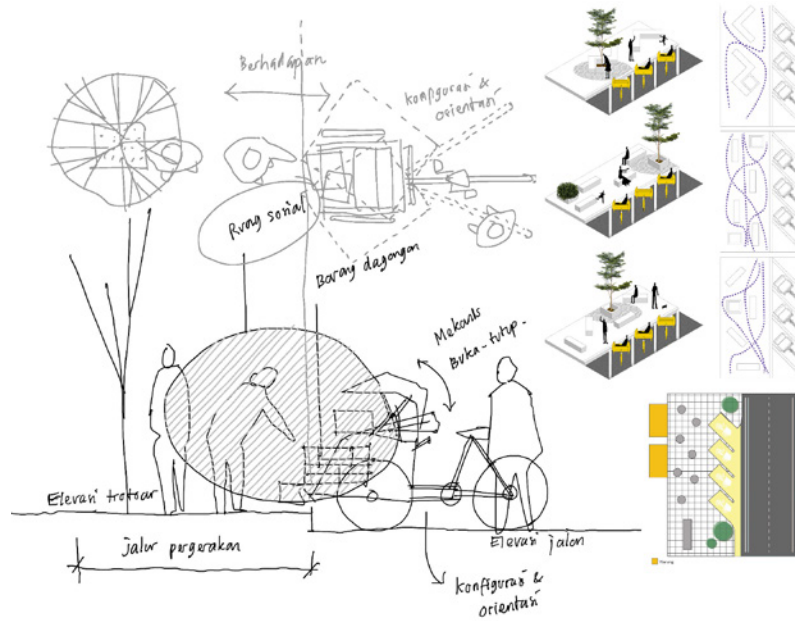
Mekanisme fleksibilitas kedua yang diinvestigasi terdapat pada bagian depan (tempat duduk penumpang) dengan atap yang dapat dibuka atau dilipat. Mekanisme yang biasa disebut sebagai *convertible* pada mobil menjadi salah satu keistimewaan becak, karena moda transportasi kayuh tak bermotor lainnya tidak memiliki mekanisme ini. Fleksibilitas atap yang dapat terbuka dan tertutup menjadi alasan bagi pengemudi untuk dapat dengan mudah pula meredefinisikan ruang pada becak. Ruang yang semula cukup terbatas dan hanya untuk dua orang seketika menjadi tidak memiliki batas ruang yang rigid. Kabin terbuka mengakibatkan pengemudi dapat menempatkan benda yang besar untuk berbagai kepentingannya. Selain itu mekanisme buka-tutup atap menghadirkan berbagai kemungkinan dalam menghadapi kondisi hujan. Pengemudi becak dapat dengan cepat dan mudah memasang plastik penutup yang kemudian seketika mengubah kabin becak yang relatif terbuka menjadi tertutup dan tidak membuat ruang di dalamnya basah. Gambar 8 memperlihatkan mekanisme-mekanisme di atas melalui investigasi gambar sebagai bagian dari kemampuan becak mengintervensi ruang di luar dirinya.

### **[3] Pembacaan potensi intervensi kreatif becak pada konteks**

Dengan mencermati bahwa tempat pemberhentian becak di tepi jalan seringkali berbatasan langsung dengan ruang pergerakan pejalan kaki, terdapat potensi intervensi yang hadir karena adanya mekanisme dinamis pada fisik becak. Hubungan antara 'ruang becak yang sedang berdiam' dengan ruang pergerakan manusia dimungkinkan dengan kondisi pejalan kaki di Asia yang cenderung berjalan lebih lambat dibanding pejalan kaki di negara-negara Barat. Di Asia Tenggara, kecepatan berjalan rata-rata para pejalan kaki adalah 70–80 meter per menit (Mateo-Babiano & Ieda, 2007). Studi Mateo-Babiano dan Ieda (2007) tersebut juga menyatakan bahwa masyarakat Asia Tenggara cenderung tidak berjalan sendirian melainkan secara komunal. Masyarakat memandang jalan atau ruang pergerakan tidak hanya sebagai lintasan melainkan destinasi dan tempat mereka bersosialisasi. Dengan demikian, becak yang hadir di sekitar ruang pergerakan memiliki peluang mengintervensi terbentuknya ruang sosial. Berdasarkan pembacaan dua mekanisme dinamis yang dimiliki oleh becak tak bergerak, dapat muncul dua potensi intervensi terhadap ruang pergerakan. Yang pertama terkait dengan posisi dan orientasi becak tersebut terhadap ruang pergerakan, dan yang kedua berkaitan dengan kedinamisan ruang pada fisik becak itu sendiri.

Posisi dan orientasi yang selama ini terdiri dari dua bentuk yaitu sejajar dan tegak lurus, menjadi terbuka kemungkinannya untuk lebih beragam karena ada kemudahan yang dimiliki pengemudi untuk melakukan manuver bagian belakang becaknya. Satu mekanisme yang terlihat sederhana ini akan membentuk artikulasi ruang yang berbeda. Jika becak dihadapkan membelakangi jalan raya dan menghadap pada trotoar, tentunya akan tercipta potensi konektivitas ruang antara area duduk di becak dengan ruang di trotoar tersebut. Di sisi lain, jika posisi

becak dimiringkan empat puluh lima derajat terhadap trotoar artikulasi ruangnya menjadi berbeda, terutama ketika ruang pada becak dialihfungsikan sebagai ruang penempatan barang dagangan (Gambar 9).



Gambar 9. Ilustrasi potensi intervensi becak pada ruang kota (Gambar oleh Defry Agatha Ardianta, Miftah Adisunu Nugroho Alui, Anggit Nurhandika Ramadhan, dan Nasrul Hidayat)

Kedinamisan ruang pada fisik becak, terutama berkaitan dengan adanya mekanisme buka-tutup atap di area tempat duduk penumpang, menjadikan becak sebagai sebuah elemen ruang kota yang dinamis dan memiliki potensi kontribusi yang lebih jauh terhadap terciptanya interaksi sosial. Ruang di becak dapat hadir lebih dari sebagai tempat tidur pengemudi ataupun tempat memajang barang dagangan, melainkan sangat terbuka untuk dipadukan dengan respon terhadap kebutuhan lain di keseharian masyarakat. Pada intinya, mekanisme yang ada pada elemen fisik becak membuka peluang adanya volume ruang yang dapat berubah dan responsif terhadap kebutuhan yang berbeda.

### **Membaca fleksibilitas, membaca kemungkinan**

Dari pembacaan dan analisis yang dilakukan melalui *unformed drawing*, terdapat temuan bahwa becak tidak hanya dapat dibaca sebagai moda transportasi yang memiliki fungsi utama memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain, namun juga dapat dibaca sebagai moda interaksi saat sedang tidak bergerak. Pada penelitiannya tentang becak tipe tarik di Calcutta (Hyrapiet & Greiner, 2012) mengungkapkan bahwa becak di kota tersebut memfasilitasi interaksi sosial dan bahkan seakan mempertanyakan hegemoni terhadap kepemilikan ruang. Pada kasus di Indonesia, khususnya melalui studi yang dibahas dalam tulisan ini, tipe dari becak yang berbeda memiliki beberapa karakteristik fisik becak yang ternyata mempengaruhi pembentukan mekanisme fleksibilitas serta potensi intervensi ruangsecarasederhana. Dengan membacanyasebagai paratransit tak bergerak melalui rangkaian catatan, sketsa, dan diagram yang berlapis dan tidak utuh (*incomplete*), justru terungkap adanya

celah definisi baru tentang fungsi becak sekaligus mengungkap mekanisme reaksi fleksibilitas becak tersebut terhadap ruang kota. Hal-hal sederhana yang selama ini telah berlangsung seiring eksistensi becak pada titik-titik pemberhentian tertentu di ruang kota menyimpan sejumlah potensi intervensi dalam membentuk interaksi sosial ataupun pemaknaan tempat. Pendalaman akan kehadiran becak dan potensi intervensinya merupakan refleksi pentingnya penyelidikan dan pembacaan arsitektural berbasis metode representasi yang tidak semata bersifat konklusif, namun membuka berbagai kemungkinan interpretasi alternatif.

### Ucapan terima kasih

Studi ini merupakan bagian dari kegiatan *Critical Context Workshop 2018* yang mengaitkan aspek pedagogi dengan pemahaman representasi.

### References

- Altürk, E. (2008). Architectural representation as a medium of critical agencies. *The Journal of Architecture*, 13(2), 133–152. <https://doi.org/10.1080/13602360802023989>
- Balmer, J., & Swisher, M. T. (2012). *Diagramming the big idea: Methods for architectural composition*. Routledge.
- Coombe, D., & Mellor, A. (1987). The role of paratransit. In Institution of Civil Engineers (Great Britain) (Ed.), *Moving people in tomorrow's world: Proceedings of a conference organized by the Institution of Civil Engineers and held in London on 2 October 1986* (pp. 103–116). Telford.
- Evans, R. (1984). In front of lines that leave nothing behind. *Chamber works*. *AA File*, 6, 89–96. <http://www.jstor.org/stable/29543404>
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Island Press.
- Goldschmidt, G. (1992). Serial sketching: Visual problem solving in designing. *Cybernetics and Systems*, 23(2), 191–219. <https://doi.org/10.1080/01969729208927457>
- Hill, J. (2003). *Actions of architecture: Architects and creative users*. Routledge.
- Hyodo, K. (1988). Body constitution and muscle strength of becak drivers in Bandung City, Indonesia. *Journal of Human Ergology Society*. 17(2), 193–200. <https://doi.org/10.11183/jhe1972.17.193>
- Hyrapiet, S., & Greiner, A. L. (2012). Calcutta's hand-pulled rickshaws: Cultural politics and place making in a globalizing city. *Geographical Review*, 102(4), 407–426. <https://doi.org/10.1111/j.1931-0846.2012.00167.x>
- Jamieson, C. (2017). *NATØ: Narrative architecture in postmodern London*. Routledge.
- Lave, R. E., & Mathias, R. G. (2009). Paratransit systems. In T. J. Kim (Ed.), *Transportation engineering and planning* Vol. 1 (pp. 207–245). Eolss Publishers Co Ltd.
- Lubis, E. S., Buchori, I., & Basuki, Y. (2000). The influence of paratransit on mobility patterns of urban residents: Becak Masin Padangsidimpuan City. *International Journal of Scientific & Technology Research*, 9(3), 396–402. <http://www.ijstr.org/final-print/mar2020/The-Influence-Of-Paratransit-On-Mobility-Patterns-Of-Urban-Residents-Becak-Masin-Padangsidimpuan-City.pdf>
- Lucas, R. (2019). *Drawing parallels: Knowledge production in axonometric, isometric and oblique drawings*. Routledge.
- Lucie-Smith, E. (2020). *Movements in art since 1945* (4th edition). Thames & Hudson.
- Lynch, K. (1992). *The image of the city* (21st ed). MIT Press.

- Manolopoulou, Y. (2005). Unformed drawing: Notes, sketches, and diagrams. *The Journal of Architecture*, 10(5), 517–525. <https://doi.org/10.1080/13602360500462323>
- Mateo-Babiano, I. B., & Ieda, H. (2007). Street space sustainability in Asia: The role of the Asian pedestrian and street culture. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 7, 1915–1930. <https://doi.org/10.11175/EASTPRO.2007.0.242.0>
- Riahi, P. (2017). Expanding the boundaries of architectural representation. *The Journal of Architecture*, 22(5), 815–824. <https://doi.org/10.1080/13602365.2017.1351671>
- Rossi, A. (2007). *The architecture of the city* (16th print). MIT Press.
- Shimazaki, T., & Rahman, M. (1996). Physical characteristics of paratransit in developing countries of Asia. *Journal of Advanced Transportation*, 30(2), 5–24. <https://doi.org/10.1002/atr.5670300203>
- Tabor, S. (1982). *Becak drivers: The plight of a poor group in urban Indonesia*. Charles H. Dyson School of Applied Economics and Management, Cornell University. <https://hdl.handle.net/1813/65163>

