

JALAN RAYA SEBAGAI DESAIN KEBUDAYAAN

Acep Iwan Saidi)*
acepiwan@fsrd.itb.ac.id

ABSTRACT

This paper contains a brief analysis of the road, starting from the path to a modern highway. The analysis was performed in the cultural perspective. It means that the road is not seen as merely physical infrastructure of buildings, but how it constructs a network of knowledge and behavior of the cultures in it. Through this brief review, it is noted that the roads in its history experienced the shift function and meaning. For example, the functions of road that used to bring together both physical and nonphysical, but in its development, it actually has the function to work away. In the most recent phenomenon, road is also synonymous with "window" to display the artificiality of modernity.

Keywords: roads, paths, highways, flyovers, cultural studies, modernism, power, lifestyle.

1. Pendahuluan

Pada sebuah potret *tempo doeloe* tampak sederet rumah berhadapan. Masing-masing rumah memiliki halaman yang terbuka. Di tengah-tengah, di antara dua halaman rumah yang saling berhadapan terdapat jalan. Dengan demikian, semua rumah berderet menghadap ke jalan.

Sementara itu, pada gambar lain terlihat kesibukan di sebuah jalan. Tampak di sana beberapa orang pejalan kaki sedang bercengkrama, penumpang delman melambaikan tangan, penunggang kuda tersenyum, dan seekor kucing

tampak juga melintas. Sekilas, aktivitas di jalan takubahnya seperti kegiatan di pasar. Jalan menjadi salah satu tempat interaksi masyarakat penggunanya.

Dalam masyarakat komunal tempo dulu, jalan memang tidak hanya berfungsi sebagai sarana untuk mendekatkan jarak (fisik) antara dua tempat atau lebih. Jalan bukan hanya berperan sebagai "tempat" orang berjalan, melainkan juga sebagai ruang tempat orang berhubungan hingga batas terjauh dalam etika komunikasi masyarakat bersangkutan. Oleh sebab itu, jalan merupakan ruang publik yang terbangun oleh elemen-elemen yang sangat kompleks, tempat di mana pengetahuan dikonstruksi.

Tetapi, tidak demikian halnya pada jalan raya yang dibangun dalam masa-masa berikutnya sejalan dengan

* Acep Iwan Saidi, Dosen pada KK Ilmu-Ilmu Desain dan Budaya Visual, Mengampu Mata Kuliah *Desain dan Kebudayaan* pada Program S2 Seni Rupa dan Desain ITB.

kebudayaan dan peradaban manusia yang terus berubah. Jalan tidak lagi menjadi pusat aktivitas kolektif yang bersifat emosional. Persoalan masyarakat yang kian kompleks menjadikan jalan sebagai sebuah jaringan makna yang juga beragam dan tidak jarang menjadi ruwet dan *njlimet*. Jalan memiliki relasi yang “rumit” dengan berbagai ranah: sosial, politik, ekonomi, budaya, dan seterusnya.

2. Jalan Raya dan Kekuasaan

Mula-mula, secara fisik jalan mungkin diciptakan untuk memenuhi “kebutuhan fisik manusia”, misalnya untuk mendekatkan jarak dan membuka wilayah-wilayah baru. Dalam sejarah desain, perkembangan penciptaan jalan juga berbanding lurus dengan model-model transportasi yang melintasinya. Dari jalan lahir kendaraan roda dua, roda tiga, roda empat, dan seterusnya. Tentu dengan berbagai jenis dan merk. Tentu ini berhubungan secara timbal balik dengan aktivitas desain. Tentu pula berkaitan dengan teknologi dan ilmu pengetahuan secara lebih luas. Namun, lebih jauh dari itu, jalan juga dikonstruksi dan mengkonstruksi perilaku manusia yang beragam dan kompleks .

Imajinasi tentang jalan, dalam tatapan kuasa adalah bagaimana jalan diciptakan demi pembukaan wilayah-wilayah baru untuk dikuasai atau mempertahankan wilayah yang telah dikuasai. Di Indonesia, imajinasi

Daendels mengenai jalan kiranya menjadi contoh menarik untuk hal ini. Daendels, sebagaimana dicatat Nina Lubis¹, memulai pembangunan jalan Anyer-Panarukan dengan imajinasi kuasa. Setidaknya, saat dalam perjalanan dari Buitenzorg (Bogor) menuju Semarang, Daendels teringat Jalan Raya Pos pada masa Imperium Romawi (Cursus Publicus). Jalan ini dibangun Kaisar Romawi untuk menghubungkan Romawi dengan koloni-koloninya yang terlingkup hampir di seluruh Eropa Barat. Begitulah, tulis Lubis, pada 5 Mei 1808 Daendels pun lantas mengambil kebijakan awal: membangun Jalan Raya Pos antara Buitenzorg hingga Karang-sambung. Jalan yang mula-mula diperuntukkan Belanda untuk mempertahankan tanah jajahannya dari serbuan Inggris ini kemudian kita kenal dengan sebutan Jalan Raya Pos, sebuah jalan yang membentang dari Anyer hingga Panarukan.

Apa dampak pembangunan jalan tersebut? Dari aspek fisik Lubis mencatat sebagai berikut:

“Sebelum jalan tersebut di-bangun, orang menyampaikan surat dari Batavia ke Semarang memerlukan waktu 10-14 hari dalam musim kemarau atau 3 minggu dalam musim hujan. Orang bepergian perlu waktu satu bulan untuk melakukan perjalanan dari Batavia ke Surabaya pada musim ke-marau. Sesudah dibangun Jalan Raya Pos, surat-surat dari Batavia ke Semarang hanya perlu waktu 3-4 hari dengan kereta pos yang diberangkat-kan 2 kali seminggu.... Perjalanan dari Anyer ke Batavia hanya 4 hari. Dari

¹ Lihat Nina Herlina Lubis, “Dua Abad Jalan Raya Pos” dalam *Ekspedisi Anyer-Panarukan, Laporan Jurnalistik* (Jakarta: Kompas 2008), hal. 5

Batavia ke Surabaya diper-pendek menjadi 6 hari”.

Tampak dari catatan itu bahwa Jalan Raya Pos berhasil “memperpendek jarak dan waktu”. Situasi ini pastilah juga mengubah aspek lain. Terhadap Daendels sendiri, bermula dari segala kemungkinan yang ditimbulkan akibat pembangunan Jalan Raya Pos tersebut, Daendels melakukan pengendalian secara langsung atas semua wilayah Hindia Belanda di Jawa.

Jalan Raya Pos, dengan begitu, adalah *jalan raya kuasa*. Jalan ini dibentuk dengan kekuasaan penjajah. Sejarah mencatat beribu bahkan berjuta orang pribumi Hindia Belanda meninggal karena proyek kerja paksa Daendels untuk terciptanya jalan ini. Pramoedya Ananta Toer dalam sebuah bukunya menulis:

“Mr. Herman Willem Daendels, Sang Tuan Besar Guntur, memerintahkan pembangunan Jalan Raya Pos melalui penjataan pada para bupati yang kabupatennya dilalui jalan ini. Penanggung jawab teknis pengerahan rodi, yang takdapat menyelesaikan jatah yang telah ditentukan, digantung sampai mati pada dahan-dahan pohon sekitar proyek. Tak terbilang lagi banyaknya pekerja yang mati, juga karena malaria, juga karena kelaparan, juga karena kelelahan...”² (hal.8).

Lebih jauh, sebagaimana disebut Rudolf Mrazek dalam *Engineers of Happy Land* (2006: 8) Jalan Raya Pos adalah proyek Napoleonik³. Dengan menyebut jalan sebagai proyek Napoleonik

² Lihat Pramoedya Ananta Toer, *Jalan Raya Pos Jalan Raya Daendels*,

kiranya tidak usah disangsikan jika Mrazek sedang mengidentifikasi jalan ini sebagai metafora kuasa. Daendels menciptakan jalan dengan kuasa sekaligus jalan itu juga diperuntukkan bagi kian terkukuhkannya kuasa yang lebih tinggi.

Selanjutnya, jika Daendels membuka jalan sekaligus menempatkannya sebagai sarana kuasa di Hindia Belanda, ketika negeri jajahan itu selesai dan Indonesia lahir sebagai bangsa yang berdaulat, Soekarno, pemimpin besar yang mengantarkan bangsa ke gerbang kedaulatan itu, juga melihat jalan sebagai sarana untuk menebar wibawa kuasa. Abidin Kusno⁴ menyinggung sikap Soekarno mengenai ruang publik dan jalan raya sebagai bagian dari strategi politiknya. Soekarno yang sangat menyukai podium dengan sendirinya juga menyenangi ruang terbuka. Di atas podium, di ruang terbuka, Soekarno mengidentifikasi dirinya sebagai pusat yang dikerumuni massa. Dalam kaitan dengan ini, posisi jalan menjadi sangat penting. Jalan menjadi sarana untuk memobilisasi massa. Massa ditarik ke jalan, dikeluarkan dari ruang-ruang tertutup untuk mendengar dan menyaksikan Sang Pemimpin Besar Revolusi mengukuhkan eksistensi diri sekaligus kuasanya.

Dengan sikap dan cara yang berbanding terbalik, penguasanya, Soeharto, juga menempatkan jalan sebagai sarana untuk mengukuhkan kuasa. Kusno menguraikan, jika Soekarno menarik massa untuk “turun

³ Lihat Rudolf Mrazek, *Engineers of Happy Land*, (Jakarta: Buku Obor, 2006), hal. 8

⁴ Lihat Abidin Kusno, *Ruang Publik, Identitas, dan Memori Kolektif: Jakarta Pasca-Soeharto*, (Yogyakarta: Ombak, 2009), hal. 43-44.

ke jalan”, Soeharto justru menggiring massa dari jalan. Soeharto sangat alergi terhadap jalan. Baginya jalan adalah ancaman bagi posisi kuasanya. Oleh sebab itu, dalam pemerintahannya Soeharto menciptakan imej tertentu untuk jalan. Nama-nama jalan, misalnya, didominasi oleh nama-nama tokoh militer seperti Jenderal Sudirman, Ahmad Yani, Oerip Soemihardjo, Gatot Soebroto. Lebih jauh, jalan juga pernah diciptakan sebagai ruang publik yang menakutkan. Mayat-mayat orang yang dianggap dan didefinisikan sebagai preman (pelaku kriminal tertentu yang umumnya dicirikan dengan tato di tubuhnya) digelimpangkan di jalan-jalan. Dalam sebuah rentang waktu yang cukup panjang pada era 80 dan 90-an para penembak misterius (petrus) menyebar di setiap pelosok kota, menembak mati siapa saja yang dianggap bertindak kriminal. Jalan menjadi sangat angker dan menakutkan

“Dokumentasi ketakutan” tersebut secara estetik ditulis Seno Gumira Adjidarma dalam kumpulan cerita pendeknya, *Penembak Misterius* (1993). Periksa, misalnya, salah satu cerpennya yang berjudul “Bunyi Hujan di Atas Genting”. Pada dua alinea pertama cerpen ini Seno menulis sebagai berikut:

“Ceritakanlah padaku tentang ketakutan,” kata Alina pada juru cerita itu. Maka juru cerita itu pun bercerita tentang Sawitri:

Setiap kali hujan reda, pada mulut

gang itu tergelatak-lah mayat bertato. Itulah sebabnya Sawitri selalu merasa gemetar setiap kali mendengar bunyi hujan mulai menitik di atas genting”

3. Jalan Raya dan Kebudayaan

Pembukaan Jalan Raya Pos oleh Daendels merupakan salah satu penanda penting dalam sejarah kolonisasi Belanda di Nusantara. Sejauh sumber yang teridentifikasi, sejak Jalan Raya Pos Daendels inilah pandangan dan penyikapan masyarakat terhadap jalan darat mengalami perkembangan. Denys Lombard, dalam bukunya *Nusa Jawa Silang Budaya* menjelaskan bahwa jalan-jalan darat, terutama jalur kereta berkembang pesat setelah dibukanya Jalan Raya Pos. Sebelum itu atau tepatnya sebelum abad ke-19, jalan-jalan darat hanya merupakan jalan setapak atau jalan-jalan agak lebar tapi tidak dirawat. R. van Goens, salah seorang pendatang pertama di Nusantara, yang pada abad ke-17 berkunjung ke Jawa, khususnya Mataram (ibukota Jawa), menunjuk tiga jalan besar yang menuju ke beberapa arah di tanah Jawa, yakni yang menuju Semarang, Tegal, Gresik, dan Blambangan. Namun, jalan-jalan itu sesungguhnya bukan jalan raya dalam arti sebenarnya. Jalan itu merupakan jalan sempit yang hanya bisa dilalui oleh pemikul dan penunggang kuda. Di beberapa tempat memang mengalami pelebaran, tetapi ia tetap saja tidak memadai untuk disebut sebagai jalan raya

Tidak adanya (atau mungkin sangat kurangnya) jalan raya sebelum abad ke-19 menunjukkan bahwa

⁵ Lihat uraian Kusno tentang hal ini, *ibid'*, Lihat Seno Gumira Adjidarma, *Penembak Misterius*, Kumpulan Cerpen, (Jakarta: Grafiti, 1993), hal. 17

⁶ Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya*,
⁷*Batas-Batas Pembaratan*, (Jakarta: Gramedia, 2005), hal. 134

masyarakat nusantara tidak terlalu hirau pada pentingnya jalan darat. Ini dimungkinkan karena sebagai manusia kepulauan, imajinasi tentang jalan lebih terfokus ke laut dan sungai. Oleh sebab itu, lalu lintas di atas air menjadi sangat ramai. Hubungan perdagangan hingga ekspedisi untuk menguasai sebuah wilayah dilakukan melalui laut dan sungai. Pembukaan jalan darat tak-terbayangkan dan jalan-jalan yang telah diciptakan untuk pejalan kaki dan penunggang kuda pun tidak dirawat. Lebar jalan hanyalah setapak (jalan setapak) yang di sepanjangnya onak dan duri bisa tumbuh subur. Sultan Agung, ketika menyerang Batavia pada 1629 dan memutuskan menggunakan jalan darat untuk mengangkut meriam dengan gerobak-gerobak kerbau, terlebih dahulu harus membuka kembali jalan dari Mataram ke Tegal dan dari Cirebon ke Batavia. Tindakan ini membuat Belanda terkejut sebab mereka menganggapnya mustahil⁸

Pembukaan jalan darat, merujuk pada fakta demikian, jelas bukan merupakan konsep manusia nusantara, melainkan berasal dari Barat dalam hal ini Belanda, wabil khusus Daendels. Seperti telah dijelaskan sebelumnya, yang terbersit di benak Daendels ketika hendak membuka Jalan Anyer-Panarukan adalah Jalan Raya Pos di Romawi. Imajinasi jalan raya, dengan begitu, adalah imajinasi manusia benua—meminjam istilah Primadi Tab-

rani⁹. Bagi manusia benua, imajinasi mengenai jalan berbanding lurus dengan ekspedisi untuk menguasai. Bagi manusia air (kepulauan) jelas hal ini merupakan hal baru—dan sejarah kolonisasi kemudian mencatat bahwa manusia air itu “dipindahkan dengan paksa” ke daratan. Pemindahan ini sekaligus merupakan proses penghilangan kekuatan manusia air sehingga dengan itu mereka mudah dikuasai.

Fakta sejarah selanjutnya menunjukkan bahwa pembukaan jalan raya pos itu berhasil menciptakan perilaku budaya baru dalam masyarakat kepulauan. Sains dan teknologi yang notabene lebih dulu dikuasai manusia darat (Barat) seakan mendapat tempat tersendiri dalam manusia air. Capaian sebagai dampak dari Jalan Raya Pos itu pun segera bisa dicatat. Lombard, misalnya, menunjuk beberapa contoh, yakni berkembangnya komersialisasi produk kolonial, berkembangnya perkebunan, masuknya ilmu kedokteran, penanaman pohon kina sebagai bahan mentah obat malaria, dan yang paling utama, kata Lombard, adalah meningkatnya mobilitas komunitas-komunitas petani dan diperkenalkannya vaksin. “Berkat angkutan yang menjadi makin baik setelah Jalan Raya Daendels dibangun, vaksinasi segera tersebar di desa-desa Sunda dan Jawa, mula-mula di bawah Raffles, dan terutama setelah kembalinya Belanda, ketika pimpinan umum dinas kesehatan dipercayakan kepada H. Reinwardt (1816-1822)”, demikian tulis Lombard¹⁰. Terkait langsung dengan perkembangan jalan itu sendiri adalah pesatnya perkembangan jalan kereta api. Jaringan jalan kereta api ini disebutkan sebagai yang terpadat di

⁸ *ibid*, hal. 138

⁹ Jika tidak salah, istilah ini diungkapkan Prof. Primadi Tabrani pada sebuah kuliah di Pascasarjana ITB, saya lupa mencatat.

¹⁰ Lombard, *op.cit.*, hal. 142-143.

Demikianlah, dampak pembangunan Jalan Raya Pos tersebut menyangkut nyaris seluruh bidang kehidupan. Modernisasi di Hindia Belanda seakan menampakkan wujudnya dari jalan ini. Besi, sebagai salah satu penanda peradaban modern (Barat) kian banyak didatangkan. Kereta-kereta uap, trem, dan kendaraan jenis lain lantas bermunculan. Telah jelas sejak awal bahwa semua kemajuan ini diperuntukkan bagi kepentingan Belanda itu sendiri. Kendaraan-kendaraan darat diciptakan dengan motif kekhawatiran akan “matinya” orang-orang Eropa di Hindia Belanda sebab tidak bisa berhubungan, baik di antara sesamanya di Hindia Belanda maupun, apalagi untuk dapat kembali ke Eropa. Oleh sebab itu, Hindia Belanda harus “dieropakan”, dan salah satunya mesti dimulai dari jalan raya *dus* segala moda transportasinya. Imajinasi mengenai kereta uap, misalnya, dikemukakan J.F.F. Moet melalui perbandingannya dengan keadaan di Jerman. “Meskipun kereta itu melewati jalan-jalan paling ramai, hal itu tidak menimbulkan kesulitan apapun. Kuda-kuda tidak ketakutan, bahkan dipetang hari, sewaktu lokomotif bergerak di antara rumah-rumah kota dengan lampu-lampu merah mereka yang besar di depan dan lampu putih di sisi-sisinya”¹¹. Begitulah selanjutnya jalan raya dikembangkan. Pada 1920, ketika di Bandung didirikan perguruan tinggi teknik pertama, TH, yang sekarang menjadi ITB, fakultas yang pertama didirikannya adalah Teknik Sipil, ahli-ahli yang dilahirkan pun pertama-tama adalah ahli jalan raya dan jembatan. Semua untuk orang Eropa.

Namun pun demikian, peruntukkan jalan bagi orang Eropa di Hindia Belanda itu bukan tanpa akibat (positif) bagi orang pribumi. Mobilisasi penduduk pribumi terdongkrak oleh pranata transportasi itu. Petani, pedagang, hingga buruh ikut menggunakan dan merasakan manfaatnya. Lonjakan penumpang kereta api, menurut catatan Mrazek, justru paling tinggi terjadi di kelas kambing. Mrazek menulis sebagai berikut:

“Dalam 1904, sebuah komisi penyelidikan khusus pemerintah melaporkan bahwa jumlah penumpang di kelas satu (“Eropa”) kereta api Hindia Belanda naik sebesar 4000 selama 3 tahun terakhir; di kelas dua (“orang Eropa yang berpendapatan rendah” dan pribumi kelas atas) jumlah penumpang naik 33.000, tidak begitu banyak sebenarnya. Di kelas tiga (“pribumi”), bagaimanapun (atau kelas kambing, sebagaimana biasa disebut), kenaikannya adalah 550.000!”¹²

Kian banyak dan seringnya masyarakat menggunakan kereta api meniscayakan perubahan perilaku dalam bepergian. Menggunakan kereta api tentu saja berbeda dengan menunggang delman atau kuda. Menunggang delman, misalnya, penumpangnya masih bisa bercengkrama, setidaknya melambaikan tangan, dengan orang lain yang dilewati atau pejalan kaki. Di dalam delman sendiri, yang jumlah penumpangnya sangat terbatas, orang sangat dimungkinkan untuk saling mengenal, dan

¹¹Mrazek, *op.cit.* hal. 15

¹²*Ibid*, hal. 17

karena itu bisa berinteraksi secara emosional. Di dalam kereta api—tentu karena jarak perjalanannya relatif lebih jauh—hal seperti itu dimungkinkan kecil saja terjadi. Seseorang kian sering bertemu dengan orang lain yang tidak dikenalnya yang naik di setiap stasiun yang berbeda. Hubungan orang dengan orang lebih bersifat “mekanis” dan penuh kepentingan. Mereka hadir berbarengan di dalam kereta api semata-mata karena memiliki kepentingan yang sama, yakni kepentingan terhadap kereta sebagai alat transportasi yang mengantarkan atau memudahkannya ke alamat yang jadi tujuan masing-masing. Dengan begitu, satu sama lain di antara mereka adalah anonim—kecuali mungkin yang naik berbarengan dari sebuah stasiun.

Namun begitu, di sisi lain, dengan menumpang kereta api pengetahuan para penumpangnya bisa lebih luas dibanding dengan penumpang delman. Selain jarak yang bisa ditempuh relatif lebih jauh, pertemuan dengan banyak orang memungkinkan segala informasi lebih banyak didapatkan meskipun mungkin tidak mendalam. Orang akan lebih banyak melihat dan mendengar sesuatu yang sebelumnya tidak dilihat atau didengar. Informasi tentang berbagai hal bisa diterima, baik disengaja maupun tidak. Terkait hal ini menarik memperhatikan catatan Mrazek mengenai pengalaman R.A Kartini dalam sebuah perjalanan di kereta, “Kartini menjumpai orang-orang, disentuh, menerima berita, dan mendengar desas-desus di kereta atau stasiun kereta: (“Di kereta...saya menekan tangan ke jantung saya...saya mendengar banyak hal di trem itu”)¹³

Jalan darat sebagai representasi dari modernitas Barat (Belanda), dalam perkembangannya kian menunjukkan sosoknya. Jalan Raya, sebagaimana juga jalan kereta api yang penuh besi, harus keras, bersih, dan kuat secara fisik. “Sesuatu yang baru, keras, dan bersih—itulah modernitas jalan. Kebersihan jalanan, dalam logika ini, adalah kemurnian zaman, bahkan bisa kita katakan demokrasi”, tutur Mrazek¹⁴

Demikian kebudayaan dan peradaban yang dikonstruksi jalan raya. Kini, dalam fenomena paling mutakhir kita melihat bagaimana refleksi kehidupan modern yang mekanistik, anonim, penuh kepentingan, individualistik, birokratis, menakutkan, dan penuh kesemuan tercermin di jalan raya modern. Jalan raya tidak lagi menjadi ruang publik, tempat publik dapat berinteraksi sebagaimana terjadi pada jalan-jalan tradisional seperti disinggung di awal tulisan ini. Berikut beberapa ciri jalan raya modern dalam perspektif kebudayaan.

4. Mekanistik

Satu ciri yang mencolok pada jalan raya hari ini adalah tidak adanya penghargaan terhadap pejalan kaki. Jalan harus bersih seperti dituturkan Mrazek di atas berarti juga harus “sepi” dari pejalan kaki dan aktivitas lain. Mereka yang sering berinteraksi di pinggir-pinggir jalan seperti pedagang kaki lima adalah momok, perusak pemandangan, dan penyebab kemacetan lalu lintas. Oleh sebab itu, mereka harus diusir, dibersihkan. Tidak boleh ada kegiatan di sekitar jalan. Marco Kusumawijaya menulis:

“Jalan menjadi tanpa urbanitas, tanpa karma, menjadi alat fungsional saja untuk bergerak, bukan untuk kegiatan urban yang lebih luas dan beragam. Kalaupun ada kegiatan lain, misalnya perdagangan kaki lima, ia senantiasa dianggap mengganggu fungsi utama jalan”¹⁵

Dengan demikian, jalan raya hanya milik para pengguna kendaraan bermotor—becak, delman, kretek, andong, dan sejenisnya tidak boleh berkeliaran di jalan. Jalan menjadi sangat elitis, milik masyarakat kelas menengah ke atas. Para penumpang angkutan umum tidak “memiliki” jalan seperti penumpang mobil pribadi karena kendaraan angkutan umum jelas bukan milik mereka. Para penumpang angkutan umum hanya memiliki sedikit uang untuk membeli jasa transportasi sekedar mengantarkannya ke tempat tujuan.

Karena jalan raya hanya merupakan tempat bagi lalu lintas kendaraan sedemikian, relasi yang terjadi di jalan bukan lagi relasi antarmanusia—yang karena itu menjadi sering tidak manusiawi—, melainkan “hubungan antarbesi”, relasi yang sangat mekanistik. Persoalan di jalan, dengan begitu, menjadi persoalan yang nyaris seluruhnya “mekanis”. Segala masalah diselesaikan dengan klakson, pedal gas, rem, rambu lalulintas, dan lain-lain. Rambu-rambu lalulintas macam lampu setopan cenderung lebih ditaati daripada polisi, sedangkan polisi sendiri, dalam beberapa hal, lebih banyak meninggalkan kemacetan lalulintas dan

melakukan tindakan pelanggaran seperti pungutan liar.

Dibingkai oleh “pranata mekanistik” tersebut, keramahan individu sebagai ciri manusia kolektif menjadi hilang, setidaknya terkikis. Jalan raya yang keras (aspal, beton) kiranya turut membentuk karakteristik yang keras pula. Orang menjadi berurat besi dan berotot kawat dalam arti yang nyaris denotatif. Dengan berbagai alasan orang saling menyerobot, menyalip, dan memotong kompas. Hal ini belum ditambah dengan tindak ugul-ugalan sekelompok orang, aroganisme konvoi motor besar, munculnya geng motor, premanisme, pengamen, hingga peminta-minta. Sementara itu, sekelompok orang lain—termasuk penguasa/pejabat—sering mensubversi jalan dengan menggunakan jasa polisi jika melintas. Dengan alarm yang meraung-raung orang lain harus menepi. Pendek kata, jalan raya menjadi sebuah ruang “ketakberaturan”, *zonder* etika, individualistik, liar.

Dari fenomena itulah, kiranya, asal-usul idiom “anak jalanan, turun ke jalan, jalan belakang, jalan pintas”, dan lain sejenisnya muncul. Idiom-idiom yang merujuk pada keliaran jalan ini, di satu sisi, agaknya bisa dibandingkan dengan idiom dalam bahasa Inggris, *backstreet*. Kembali ke jalan adalah kembali pada kebebasan, pada ketidakperluannya menggubris aturan, pada keliaran. Sementara pada sisi lain, idiom tersebut bisa dibandingkan dengan peribahasa lama Melayu, *malu bertanya sesat di jalan*. Pada peribahasa ini jalan terkesan sebagai ruang informasi yang menyediakan banyak celah untuk saling berbagi. Jalan sebagai

¹³ *Ibid*, hal. 12

¹⁴ *Ibid*, hal. 13

¹⁵ Lihat Marco Kusumawijaya, *Kota Rumah Kita*, (Jakarta: *Borneo*, 2006), hal. 13

ruang bersama yang menyarankan para pelakunya untuk saling bersapa, saling bertanya, dan yang ditanya dipastikan menjawab dengan bahasa kolektif yang ramah. Tentu hal ini berbeda dengan situasi kini: saat ini jika Anda bertanya kepada seseorang di pinggir jalan raya di kota-kota besar tentang sebuah alamat, misalnya, alih-alih akan mendapat informasi yang memuaskan, kemungkinan Anda malah dicurigai. Saat ini orang juga tidak boleh berlama-lama bercengkrama di jalan. Sebuah nyanyian Sunda berbunyi, “*kaso pondok/kaso panjang/ kaso ngaroyom ka jalan//najan sono/najan heman/teu hade ngobrol di jalan*”¹⁶

Jelas kiranya bahwa jalan raya modern, yang bersih dan keras, telah membangun sebuah perilaku tertentu, perilaku yang berbeda dari jalan tradisional, jalan yang lebih bersifat alamiah. Jika jalan raya modern menciptakan interaksi yang mekanistik dan individualistik, jalan tradisional membangun relasi yang alamiah, terbuka, dan ramah lingkungan. Tentu di antara keduanya memiliki kelemahan dan kelebihan. Jalan tradisional yang terkesan membangun situasi interaksi yang positif pun bukan tanpa kejahatan. Di masa lalu, peristiwa-peristiwa perampokan (di Sunda populer dengan istilah *begal*) sering terjadi di jalan-jalan setapak yang sunyi, jalan yang melintasi hutan yang jauh dari keramaian, yang karena itu pelintasnya susah mencari bantuan dan perlindungan jika tindak kriminal menyimpannya.

¹⁶Terjemahan bebasnya: “*kaso pendek/kaso panjang/kaso condong ke jalan//meskipun kangen/meskipun cinta/nggak baik ngobrol di jalan*”

5. Memisahkan

Sejauh ini pengetahuan awam mengenai jalan raya terfokus pada fungsinya yang tersurat, yakni mendekatkan jarak dan mempersingkat waktu tempuh. Untuk itulah, jalan-jalan tol, jalan layang, termasuk di dalamnya jembatan dibangun. Jalan tol Cipularang di Jawa Barat, misalnya, telah dengan sangat signifikan mendekatkan jarak antara Bandung-Jakarta. Waktu tempuh Bandung-Jakarta yang semula membutuhkan waktu kurang lebih 5 jam (baik lewat Puncak maupun Sukabumi), kini bisa ditempuh dalam waktu 2 jam saja. Dengan jalan tol ini, orang-orang Jakarta pun menyerbu Bandung, mereka mengunjungi Bandung bahkan sekedar untuk *jajan bakso*. Bandung, sejak adanya jalan tol Cipularang, berubah menjadi kota yang selalu sesak, terutama di akhir pekan dan hari-hari libur lain.

Jalan-jalan tol dalam kota seperti di Jakarta kurang lebih juga memiliki fungsi yang sama. Pada akhirnya jalan-jalan tol ini juga tidak terhindar dari kemacetan lalu lintas, karena jumlah kendaraan yang kian bertambah, mula-mula jalan tersebut diandaikan untuk menghemat waktu tempuh sebagai akibat positif dari jarak yang mendekat dan arus yang bebas hambatan.

Akan tetapi, jalan yang secara fisik tampak mendekatkan jarak tersebut pada sisi yang lain sebenarnya bersifat sebaliknya, yakni memisahkan. Ke samping mungkin memang mendekatkan, namun ke depan atau ke belakang ia justru menjauhkan. Kini jalan raya, apalagi jalan tol dan jalan searah yang bebas hambatan lain tentu tidak bisa berfungsi sebagai halaman sebagaimana

jalan-jalan tradisional di masa lalu. Orang yang tinggal di rumah yang berhadapan dengan kita tetapi dipisahkan oleh jalan raya kini tidak bisa lagi disebut tetangga, setidaknya kita tidak bisa berkomunikasi secara bebas dengan mereka. Mengunjungi rumah di seberang jalan, dalam beberapa hal adalah bermain-main dengan maud, minimal kita akan mendapat dampatan dari pengendara jika menyeberang sembarangan. Pada kasus jalan tol dan jalan searah yang bebas hambatan kita bahkan tidak bisa sama sekali berhubungan dengan orang di seberang jalan. Kita harus mencari putaran yang jaraknya sering sangat jauh.

Kondisi tersebut tentu menyebabkan terhapusnya hubungan kemanusiaan antara kita dengan orang yang berumah di seberang jalan. Kini, orang-orang di seberang jalan bukan lagi orang-orang yang secara emosional memiliki kedekatan hubungan dengan kita. Kita pun mungkin tidak pernah hirau soal itu. Jalan raya, *dus* gemuruh suara mesin kendaraan yang lalu lalang di atasnya, dengan demikian, adalah sarana yang menjauhkan, yang memisahkan.

6. Kesemuan Modernitas

Ketika Soeharto sibuk membuat imej yang liar tentang jalan raya, putrinya, Mbak Tutut sibuk mengerjakan proyek jalan-jalan besar, terutama jalan layang, di Jakarta. Jalan-jalan “ciptaan” Mbak Tutut tentulah terbuat dari aspal

dan beton yang keras, demikian juga tiang dan palang-palang penghalang di kiri-kanannya. Jalan-jalan yang melintang ke berbagai arah itu tentu juga hanya diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan. Pejalan kaki, tanpa dilarang pun tidak akan berani melintasinya. Walhasil, kesibukan Soeharto gayung bersambut dengan kesibukan Sang Puteri. Secara psikologis Bapak membuat *shock therapy*¹⁷ agar orang menghindari jalan sebagai ruang publik; secara fisik anak membangun infrastruktur jalan yang mempercepat tercapainya program Bapak tersebut.

Dasar hubungan program Bapak-Anak itu adalah sebuah istilah yang populer saat itu dan lantas “melekat pada tubuh Soeharto” sebagai julukan, yakni pembangunan. Kusno melihat jalan pada masa Soeharto sebagai salah satu “pranata politik-ekonomi” yang jitu untuk menimbulkan ketakutan (bisa dibaca kepatuhan) di satu sisi dan menunjukkan keberhasilan pembangunan pada sisi yang lain. Kusno menulis,

“Jalan-jalan layang itu tidak hanya berarti memecahkan kepadatan metropolitan Jakarta, tetapi juga merupakan tanda kemajuan rezim pembangunan yang mengukur pencapaiannya melalui cara kota itu direpresentasikan. Lebih lanjut, jalan layang itu dianggap sebagai prestasi teknologi Orde Baru dan, oleh karenanya dapat juga dilihat sebagai sebuah monumen bangkitnya golongan/kelas baru di Indonesia”¹⁸

Selanjutnya, sebagaimana juga dicatat Kusno dengan merujuk pada pendapat Mbak Tutut, jalan-jalan layang

¹⁷ Lihat lebih jauh uraian “Politik Jalan Orde Baru”, Kusno, *op.cit.*, hal. 46

¹⁸ *Ibid*, hal. 55

¹⁹ *ibid*

pada akhirnya bukan hanya sebuah jalan dalam fungsi dan makna fisik belaka, melainkan juga sebagai metafora, citra dari sebuah bangsa yang telah modern. Jalan yang diangkat ke atas berbanding lurus dengan martabat yang dinaikan, dalam istilah Mbak Tutut diangkat *satu kelas ke atas*¹⁹ Lantas, di lihat dari bawah, jalan-jalan itu layaknya sebuah etalase yang *mendisplay* artefak-artefak peradaban yang telah maju. Kendaraan berbaris, hanya kendaraan, dan itu adalah panorama modernitas yang sesungguhnya.

Namun, apakah memang demikian yang terjadi sesungguhnya. Saya kira kita semua tahu belaka, konsep-konsep mengenai kemajuan sejak awal telah mengedepankan pertanyaan-pertanyaan problematik dan kompleks. Sejak Immanuel Kant, Mathew Arnold, E.B Tylor, dan lain-lain mengonsepsi bahwa pencapaian sains dan teknologi sebagai penanda dari masyarakat beradab, pertanyaan segera bisa dilontarkan kepadanya: siapakah, misalnya, yang memiliki kepentingan dengan kemajuan, siapakah yang diuntungkan modernitas dan atau modernisme? Jawabannya jelas bahwa “pemilik sains dan teknologi” itu sendiri, yang notabene adalah Barat, yang memanen keuntungannya. Kemajuan dirumuskan secara sepihak, yang dengan begitu, mengabaikan pihak-pihak lain yang terdominasi.

Demikian halnya pembangunan yang dirumuskan Soeharto—juga demikian oleh rezim sebelum dan selanjutnya. *Pembangunanisme* Soeharto dan rezim-rezim lain itu, yang memang nyata-nyata mengadopsi konsep kemajuan Barat, telah merumuskan kemajuan bangsa secara sepihak pula.

Kepentingan rakyat diteropong dari jauh, dari balik jendela istana, atau paling banter dari balik jendela mobil saat melintas di jalan bebas hambatan. Dari situ rakyat miskin hendak diantarkan, hendak diangkat *satu kelas ke atas*, sebagaimana halnya Tutut membangun jalan layang. Hasilnya, sampai hari ini kita bisa mencatat masyarakat kelas bawah tetap di bawah dan jumlahnya malah kian bertambah. Benar bahwa jumlah kelas menengah ke atas juga kian banyak, tapi mereka umumnya terlahir dari generasi yang telah “makmur dari sananya”. Walhasil, kemajuan yang dipamerkan tersebut nyatanya semu belaka. Di gang-gang yang takterlihat dari jalan layang, jalan tol, dan jalan bebas hambatan lain, kemiskinan dan orang miskin adalah fakta takterhindarkan. Bagi mereka, kemajuan yang diajarkan penguasa hanya menjadi doa belaka.

Pada level kelas-menengah atas sendiri, yang dalam hal ini mereka yang bisa menikmati jalan layang dengan mobil pribadinya, kesemuan modernitas, dalam konteks lain, juga terjadi. Sebagaimana telah disinggung pada bagian sebelumnya, hubungan antarmanusia di jalan raya adalah hubungan yang bersifat mekanistik, hubungan yang lebih mengedepankan fungsi mesin untuk menyelesaikan berbagai persoalan. Hubungan sedemikian jelas telah melepaskan manusia sebagai subjek yang eksis. Ia terkubur di antara gemuruh mesin dan teriakan klakson.

Merujuk pada Karl Marx, dalam relasi itu terjadi apa yang disebut mistifikasi benda-benda. Subjek manusia hilang, yang terjadi kemudian adalah hubungan antarbenda. Kualitas

seseorang, dengan begitu, diukur oleh kualitas benda-benda secara ekonomis. Anda yang berkendara BMW, misalnya, cenderung dianggap lebih berkualitas ketimbang Anda yang memakai Toyota Kijang. Anda yang memakai Daihatsu akan berpikir berkali-kali untuk “menyapa” yang mengendarai Volvo, demikian selanjutnya. Mobil-mobil yang Anda kendarai, dengan demikian, berbicara tentang diri Anda: mobil Anda adalah diri Anda.

Dalam situasi tersebut makna kendaraan tidak lagi terbatas pada fungsinya sebagai sarana transportasi. Mobil adalah moda bagi gaya hidup. Ia tidak hanya mengantarkan Anda ke alamat secara fisik, tetapi lebih jauh dari itu, membawa Anda ke ruang-ruang penafsiran yang sering tidak terduga. Kendaraan adalah sebuah wahana yang terus-menerus memproduksi makna.

Berangkat dari kondisi itu, hubungan yang terjadi di jalan raya adalah hubungan dalam gaya, dalam citra. Hubungan dalam citra tentu bukan hubungan dalam realitas sebenarnya. Dalam citra, realitas justru sering terbelokan, bahkan tersembunyikan. Dalam citra, batas-batas antara baik dan buruk, benar dan salah, pahlawan dan pengkhianat, laki-laki dan perempuan, dan seterusnya menjadi tidak jelas. Walhasil, semuanya menjadi semu, bahkan palsu.

7. Penutup

Akhirnya, dalam relasi antar-pengguna jalan raya seperti telah diurai,

²⁰Umar Kayam, *Jalan Menikung*, (Jakarta: Grafiti, 1999), hal. 178

jelas jalan raya itu sendiri menjadi salah satu faktor utama dalam pembentuknya. Sebagaimana telah di-telusuri sejak awal tulisan ini, jalan adalah sebuah ruang, sebuah dunia di mana di atasnya kebudayaan terbentuk. Jalan tidak berhenti sebagai karya dalam ranah teknik sipil dan/atau arsitektur, ia adalah sebuah karya desain dalam artinya yang paling luas: desain kebudayaan, bahkan peradaban. Jalan, seperti kebudayaan, memanjang terus tanpa akhir: *Jalan Tak Ada Ujung*—meminjam judul novel karya Mochtar Lubis. Semakin jauh jalan ditelusuri, se-makin kompleks persoalan kebudayaan bisa ditemui. Sebagaimana jalan yang sering menikung, kebudayaan pun acap memiliki banyak kelokan. Sepanjang jalan bisa ditempuh sepanjang itu pula kita bisa merantau ke dalam ruang-ruang kebudayaan yang terkonstruksi di atasnya. Itulah kiranya, di penghujung novelnya yang berjudul *Jalan Menikung*, Umar Kayam menulis:

“Merantau itu pergi jauh. Kadang-kadang jauh, jauh sekali. Kadang-kadang rasanya sewaktu-waktu akan dapat kembali. Rasanya. Padahal jalan yang telah dilalui dan akan ditempuh begitu banyak menikung. Kita akan terus merantau. Bagaimanapun, jalan akan terus menikung....”²⁰

8. Daftar Pustaka

Adjidarma, Seno Gumira. 1993. *Penembak Misterius* Kumpulan Cerpen. Jakarta : Grafiti.

Kayam, Umar. 1999. *Jalan Menikung*. Jakarta: Grafiti.

Kusno, Abidin. 2009. *Ruang Publik, Identitas, dan Memori Kolektif: Jakarta Pasca-Soeharto*. Yogyakarta: Ombak.

Kusumawijaya, Marco. 2006. *Kota Rumah Kita*. Jakarta: Borneo.

Lombard, Denys. 2006. *Nusa Jawa: Silang Budaya, 1, Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta : Gramedia.

Lubis, Nina Herlina. “Dua Abad Jalan Raya Pos” dalam *Ekspedisi Anyer-Panarukan, Laporan Jurnalistik* (Jakarta: Kompas 2008).

Mrazek, Rudolf. 2006. *Engineers of Happy Land*. Jakarta: Buku Obor.

Toer, Pramoedya Ananta. 2009. *Jalan Raya Pos Jalan Raya Daendels cet ke-9*. Jakarta: Lentera Dipantara.