

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi transportasi seperti Kereta Api merupakan salah satu alat transportasi darat yang digunakan oleh masyarakat sebagai transportasi alternatif. Setiap tahun dan periode, perkembangan pembangunan baik wilayahnya hingga alat transportasi sangat diperlukan. Pembangunan pada bidang transportasi itu sangat penting bagi kelancaran pengangkutan maupun untuk mobilitas masyarakat hingga para pekerja, pegawai, dan pasukan pada masa penjajahan Belanda. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang paling efektif untuk menjalankan segala kepentingan Pemerintah Kolonial Belanda pada waktu itu adalah pembuatan rel dan stasiun Kereta Api (Putra, 2010).

Pembangunan jaringan angkutan di Pulau Jawa maupun di luar Pulau Jawa oleh Pemerintah Kolonial di Hindia Belanda terjadi pada abad ke-19. Saat itu pelaksanaannya menyisahkan sistem tanam paksa. Pada tahun 1840 muncul kemungkinan untuk membangun jalur Kereta Api yang menghubungkan kota-kota di Pulau Jawa di mulai dari Surabaya, kemudian diikuti pembangunan selanjutnya di tempat lain baik di Pulau Jawa maupun di luar Pulau Jawa. Pada abad pertengahan setelah 1880-an, pembangunan jalur Kereta Api pemerintah berjalan sangat cepat sehingga pada pergantian abad jalur rel Kereta Api yang ada di Pulau Jawa tidak hanya menghubungkan kota-kota kecil di pedalaman dengan kota-kota pinggiran atau pantai saja, namun, juga menghubungkan kota-kota yang ada di pedalaman itu sendiri (Rabani, 2013).

Di luar Pulau Jawa pembangunan jalur Kereta Api dipusatkan di daerah Aceh pada abad ke-19. Angkutan Kereta Api memiliki arti yang sangat penting bagi kegiatan perekonomian di seluruh Indonesia terutama di Pulau Jawa dan Sumatra yang bersama dengan keseluruhan angkutan darat lainnya memanfaatkan sarana jalur darat, baik itu angkutan Kereta Api dan kendaraan

bermotor diperlukan jalur darat untuk dilewati sarana transportasi tersebut. Setelah abad ke-19, perluasan jalur Kereta Api telah memberikan bentuk pelayanan angkutan darat yang dinilai cukup murah sepanjang jalur yang telah lama ada dan jalur baru yang dibuka untuk membantu terlaksananya kegiatan ekonomi (Rabani, 2013).

Pemanfaatan moda transportasi Kereta Api sebenarnya sangatlah fleksibel dalam pengiriman barang, artinya gerbong-gerbong tambahan dapat dikirimkan ke daerah-daerah tertentu pada musim panen atau menjelang hari raya seperti lebaran dan natal misalnya, untuk angkutan barang yang lebih besar dari keadaan normal. Kereta api dapat menerima pengiriman-pengiriman yang sedikit, sehingga jika ingin menggunakannya sebagai salah satu pilihan untuk pengangkutan barang tidak perlu harus menyewa satu gerbong dan mengeluarkan biaya yang jauh lebih besar (Nasution, 2004).

Transportasi Kereta Api memiliki peranan yang sangat besar, sumbangsuhnya bagi perkembangan perekonomian dalam masyarakat sangat besar, namun tidak hanya itu tentunya. Kereta Api yang memulai angkutan barang dalam jumlah yang besar dengan biaya yang cukup terjangkau, bahkan bisa dibilang rendah ini sehingga mampu merangsang pertumbuhan industri, pertambangan, perdagangan, dan kegiatan perekonomian lainnya di masyarakat. Banyak kota-kota di Indonesia yang tumbuh dan berkembang setelah adanya jaringan Kereta Api ini. Jenis moda transportasi ini juga merangsang pertumbuhan angkutan jalan raya lainnya seperti sungai, danau, dan penyeberangan yang juga sangat membantu dalam perkembangan dunia ekonomi di daerah-daerah (Nasution, 2004).

Negara melalui Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) kala itu terus mengembangkan transportasi Kereta Api guna memenuhi kebutuhan akan transportasi yang lebih cepat dan mampu diakses oleh semua lapisan masyarakat. Faktor lain yang juga menjadi pendorong utama bagi pemasangan rel Kereta Api di Indonesia layaknya di pulau Madura, ialah karena saat itu diperlukan sarana transportasi untuk pengangkutan hasil bumi misalnya, di Pulau Madura sendiri dengan hasil buminya yang beragam dan melimpah

salah satunya yakni garam. Namun, selain itu tentunya kegiatan lain seperti jasa pengangkutan penumpang atau orang juga memanfaatkan Kereta Api. Di daerah kecil bagian dari Pulau Madura yakni Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan ini khususnya, wilayah ini merupakan salah satu wilayah kecil yang ramai oleh kegiatan perekonomian karena memiliki akses transportasi yang beragam untuk menuju daerah lain di luar Pulau Madura sendiri, misalnya kota Surabaya yang notabene memiliki jarak yang tidak terlalu jauh dengan daerah Kecamatan Kamal ini, dengan memiliki sarana dan prasarana baik yang berada di jalur darat maupun air, seperti pelabuhan penyeberangan yang ada misalnya, di mana dahulu pelabuhan penyeberangan Kamal ini merupakan yang terpadat di dunia pada masa itu (Muthmainnah, 1998).

Adanya stasiun Kereta Api khususnya yang tersebar di berbagai daerah wilayah Kabupaten Bangkalan, dinilai cukup membantu pengangkutan hasil bumi, misalnya seperti garam di empat Kabupaten (Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep) di Pulau Madura pada zamannya kala itu. Transportasi dengan menggunakan Kereta Api pun menjadi pilihan utama bagi masyarakat Madura, tidak terkecuali masyarakat Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan jika mengangkut hasil garam, serta bepergian antar Kabupaten di Pulau Madura yang kemudian menuju kota di luar Madura misalnya Surabaya dengan memanfaatkan jalur penyeberangan laut melalui pelabuhan Kamal, karena dinilai sangat membantu masyarakat pada masa itu, hal tersebut berdasarkan keterangan yang diperoleh peneliti melalui wawancara sekilas dengan salah satu tokoh masyarakat yang di tuakan dan juga dengan salah satu petugas di Kantor Pengusahaan Aset PT.KAI di Kamal Kabupaten Bangkalan Madura.

Perkembangan sarana transportasi atau angkutan jalan raya yang kian berkembang, keberadaan Kereta Api yang menghubungkan antar kota dan Kabupaten di Madura mulai mengalami kerugian terus-menerus pada masanya kala itu. Hal tersebut terus terjadi, kebijakan pemerintah yang lebih mengutamakan pembangunan jalur jalan raya memberi kesempatan kepada perusahaan otobus untuk berlomba-lomba melayani trayek-trayek yang ada

dengan armada bus mereka. Semakin lama jumlah armada bus mereka semakin meningkat dan mampu menarik hati masyarakat karena sarana transportasi baru tersebut dianggap lebih cepat dan praktis (Putra, 2010).

Transportasi Kereta Api di Pulau Madura pun mengalami cerita yang sama, hingga saat ini Kereta Api di Pulau Madura hanya menyisahkan sejarahnya dengan rel yang masih tersisa serta bangunan-bangunan stasiun yang masih berdiri kokoh, walaupun keadaanya sangat memprihatinkan diketahui peneliti ketika melakukan observasi awal. Oleh karenanya, saat ini negara melalui PT. KAI (Kereta Api Indonesia) yang memiliki kuasa atas hak milik sah tanah dan bangunan peninggalan Kereta Api di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan, untuk menyewakan tanah dan bekas bangunan tersebut kepada beberapa warga masyarakat sekitar lokasi aset, lahan serta bekas bangunan-bangunan peninggalan Kereta Api di Pulau Madura, atau bahkan langsung menyewakannya kepada Pemerintahan Kabupaten (Pemkab) Bangkalan. Karena Kantor Perusahaan Aset Wilayah Madura PT. KAI DAOP 8 Surabaya yang ada di Kamal inilah yang memprogramkan atau merencanakan bagaimana aset ini bisa menjadi *income* ke PT. KAI.

Berbicara mengenai bangunan peninggalan Kereta Api di Madura, berbagai negara sebenarnya juga menganggap tanah dan bangunan bersejarah sangat penting salah satunya di Indonesia, tanah dan bangunan bersejarah memiliki arti tersendiri. Dalam perkembangannya, Indonesia merupakan salah satu negara di dunia yang memiliki banyak peninggalan benda-benda bersejarah yang beragam. Peninggalan sejarah tersebut pada saat ini, dapat menjadi bukti bahwa pada masanya kala itu di Indonesia pernah ada beberapa peristiwa bersejarah yang mewakili zamannya. Salah satu bukti peninggalan dari masa lalu yaitu, kemegahan dan keanekaragaman berbagai bangunan bersejarah di berbagai wilayah yang tersebar di seluruh wilayah Nusantara. Peranan sejarah dalam kaitannya dengan bangunan, yaitu tempat terjadinya peristiwa bersejarah, sebagai ikatan simbolis antara peristiwa yang lalu dengan sekarang (Arisandy, 2011: 03).

Bangunan peninggalan Kereta Api di Pulau Madura misalnya, yang menjadi salah satu dari sekian banyak bangunan bersejarah yang tersebar di Indonesia juga memiliki ceritanya tersendiri. Berbicara bangunan peninggalan yang merupakan Cagar Budaya ditetapkan berdasarkan kriteria, yaitu dari nilai sejarah, nilai arsitektur, nilai ilmu pengetahuan, nilai sosial budaya, dan umur dari bangunan bersejarah itu sendiri. Berdasarkan hal ini maka, pemilik harus berhati-hati dalam melakukan pembongkaran ataupun perubahan terhadap bangunan bersejarah. Idealnya, jika hendak membongkar bangunan, pemilik harus melihat dulu, apakah bangunan bersejarah yang dimilikinya masuk dalam kriteria bangunan cagar budaya atau tidak (Arisandy, 2011: 04).

Berdasarkan Undang-Undang yang mengatur Cagar Budaya yaitu Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya. Pemilik bangunan memiliki kewajiban yang berat dalam melindungi dan memelihara bangunan bersejarah yang jika tidak dijalankan akan terkena sanksi, dan pemilik bangunan bersejarah hanya diperbolehkan mengalihkan bangunan tersebut kepada negara. Hal ini membuktikan bahwa peraturan yang telah ada tersebut belum cukup memadai dalam melindungi hak dari pemilik bangunan bersejarah. Bangunan bersejarah yang termasuk benda cagar budaya dapat dimiliki oleh setiap orang, dengan tetap memperhatikan fungsi sosialnya dan selama itu tidak bertentangan dengan ketentuan dalam undang-undang tersebut. Pengertian lainnya ialah tetap melaksanakan kewajiban untuk melindungi dan memelihara benda cagar budaya tersebut. Kepemilikan atas benda-benda cagar budaya menurut undang-undang yaitu, dimiliki atau dikuasai secara turun-temurun atau merupakan warisan yang diperolehnya dari keluarga terdahulu (<http://cagarbudaya.kemdikbud.go.id/>).

Dewasa ini perkembangan zaman yang diikuti dengan pertumbuhan sosial, ekonomi dan pemanfaatan ruang yang pesat menyebabkan pengendalian perkembangan kota dikaitkan dengan alih fungsi lahan dalam hal ini yang berupa aset dari bangunan bersejarah. Masyarakat terlebih dahulu harus memahami tingginya nilai yang terkandung dalam potensi bangunan

tersebut. Potensi bangunan, semata-mata bukan hanya sebagai modal untuk kebudayaan saja, sesungguhnya potensi tersebut merupakan penopang kehidupan, yang memiliki nilai aspek sejarah, arsitektur, ilmu pengetahuan, sosial dan budaya, namun nilai-nilai tersebut seringkali diabaikan. Merusak cagar budaya, baik seluruh maupun bagian-bagiannya, dari kesatuan, kelompok atau dari tempat asalnya. Secara tidak langsung bisa dinyatakan tidak boleh mengalih fungsikan bangunan bersejarah. Namun, keadaan tersebut tidak sesuai dengan keadaan pada saat ini (Arisandy, 2011: 19).

Beberapa keterangan yang disebutkan di atas, dikaitkan dengan informasi yang diperoleh peneliti pada observasi awal yang telah dilakukan di sekitar lokasi aset peninggalan Kereta Api yang ada di daerah Kecamatan Kamal. Hasil observasi awal yang langsung dilakukan oleh peneliti dalam mengamati lokasi penelitian itulah dapat diketahui, bahwa adanya bentuk alih fungsi yang dilakukan pada aset peninggalan Kereta Api di daerah Kamal ini. Alih fungsi aset peninggalan Kereta Api Madura di wilayah ini, salah satunya yang berupa bangunan Dipo Loko yang dialih fungsikan menjadi sebuah gedung lapangan futsal, gudang pengepul besi tua/ barang rongsokan, gudang distribusi minuman ringan dalam kemasan, serta menjadi petak-petak rumah di atas lahan yang di bawahnya tertimbun rangkaian rel Kereta Api.



Gambar 1.1
Salah Satu Bangunan Menjadi Gedung Lapangan Futsal
(Sumber: Observasi & Dokumentasi Pribadi)

Pengalihfungsian bangunan bersejarah dapat menimbulkan perubahan pada berbagai aspek kehidupan di lingkungan masyarakat. Dari permasalahan tersebut, peneliti ingin mengkaji alih fungsi bangunan peninggalan Kereta Api Madura yang berada di wilayah Kamal Bangkalan Madura. Beberapa pemaparan alih fungsi atas aset peninggalan yang merupakan salah satu bangunan bersejarah tersebut di atas, dipertegas dengan data hasil observasi awal yang peneliti lakukan, dengan melakukan wawancara dengan Ibu Warni, yakni salah satu warga Kecamatan Kamal di lokasi penelitian yang menempati dan menyewa lahan serta bangunan yang dijadikan rumah tempat tinggalnya. Beberapa fakta yang diperoleh peneliti dari observasi awal secara langsung, mengamati lokasi aset peninggalan berupa kondisi bangunan serta peralihan fungsinya saat ini. Hal tersebut menjadi sangat menarik bagi peneliti untuk mengetahui lebih dalam, bagaimana alih fungsi atas aset peninggalan ini dilakukan oleh para penyewa bangunan ataupun oleh pengelola aset itu sendiri.

Peneliti ingin mengetahui apakah alih fungsi tersebut akan berdampak pada kehidupan sosial ekonomi sebagian penduduk atau masyarakat lokal di sekitar wilayah aset peninggalan Kereta Api Madura yang ada di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan, apalagi sepengetahuan peneliti masalah peralihan aset berupa bangunan-bangunan peninggalan Kereta Api di wilayah tersebut belum pernah ditulis sebelumnya. Berdasarkan latar belakang yang diungkapkan peneliti di atas serta observasi awal yang dilakukan sebelum melakukan penelitian, permasalahan yang diangkat dalam rancangan penelitian ini berjudul **"Studi Alih Fungsi Bangunan Peninggalan Kereta Api Madura (Studi Kasus Pada Penyewa Bangunan Aset PT.KAI DAOP 8 Surabaya di Kamal Bangkalan)"**.

Permasalahan ini cukup menarik bagi peneliti untuk dijadikan sebuah judul penelitian, dikarenakan bentuk dari alih fungsi aset peninggalan Kereta Api Madura yang ada di daerah Kamal pada bangunan peninggalannya. seperti bekas bangunan stasiun yang saat ini beralih fungsi menjadi gedung lapangan futsal. Hal-hal yang berkaitan semacam itu, dirasa akan

mempengaruhi kondisi status sosial ekonomi sebagian masyarakat yang berada di sekitar lokasi aset peninggalan Kereta Api di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan Madura. Oleh karenanya peneliti akan melakukan penelitian terkait permasalahan tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka peneliti dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

Bagaimana alih fungsi terjadi atas bangunan peninggalan Kereta Api Madura di wilayah Kantor Pengusahaan Aset PT.KAI DAOP 8 Surabaya di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui mengapa terjadi alih fungsi pada aset berupa bangunan peninggalan Kereta Api Madura di wilayah Kamal, apa saja bentuk alih fungsi yang dilakukan terhadap aset yang berupa bangunan peninggalan Kereta Api Madura di wilayah Kamal Bangkalan, serta untuk mengetahui lebih jelas apakah dampak yang ditimbulkan terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat lokal di sekitar lokasi bangunan peninggalan Kereta Api Madura di wilayah Kamal Kabupaten Bangkalan.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini ada dua, yaitu manfaat secara teoritis dan manfaat praktis.

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Untuk memperkaya khasanah ilmu pengetahuan khususnya di bidang ilmu Sosiologi.
2. Sebagai bahan referensi untuk dapat menghasilkan suatu karya penelitian baru yang berkaitan dengan fenomena sejenis yang ada di lingkungan sekitar dengan objek yang berbeda.
3. Sebagai bahan aplikasi teori-teori sosiologi yang menjadi pisau analisis dalam menganalisa masalah-masalah sosial yang ada di lingkungan kita.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi dunia pendidikan, dapat dijadikan sebagai bahan bacaan serta referensi atau bahan tambahan informasi bagi penulisan karya lain yang sejenis.
2. Bagi masyarakat umum, mampu mengetahui bagaimana kereta api di Pulau Madura dahulu pernah ada, hingga semua aset peninggalannya yang kini masih tersisa membantu perkembangan kehidupan sosial serta kondisi perekonomian sebagian masyarakat lokal yang menyewa bangunan peninggalan Kereta Api Madura tersebut.
3. Bagi pemerintahan, dapat dimanfaatkan sebagai bahan evaluasi untuk mengontrol serta menjaga segala bentuk aset peninggalan bersejarah di seluruh wilayah Nusantara. Sebagai bahan pertimbangan untuk dapat merevitalisasi moda transportasi khususnya transportasi Kereta Api di wilayah-wilayah yang ada di seluruh penjuru Nusantara.