SEUNEUBOK LADA
Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Kependidikan, 9 (1), 2022: 97-107
ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Dinamika Pembangunan Tol Jagorawi 1978-1979

Iryan Ali Herdiansyah, Samudra Eka Cipta
iryan.ali@ui.ac.id, samudra.eka@ui.ac.id
Pascasarjana Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia

Abstrak

Kajian ini mengangkat isu dugaan kasus pelanggaran yang terjadi di Masa Orde dalam konteksnya pada pembangunan Tol Jagorawi yang merupakan proyek strategis pertama pemerintah saat itu. Kajian ini menggunakan pendekatan metode historis. Selain menggunakan pendekatan historis kajian ini juga menggunakan pendekatan studi analisis. Adapun beberapa permasalahan yang diangkat yakni 1) bagaimana proses pembangunan Tol Jagorawi, 2) bagaimana reaksi masyarakat terhadap pembangunan Tol Jagorawi?, 3) bagaimana dampak dari pembangunan Tol Jagorawi 1978-1979.
Kata kunci: *Pembangunan, Tol Jagorawi, Orde Baru*

Abstract

This research raises the issue of alleged cases of violations that occurred during the Order Period in the context of the construction of the Jagorawi Toll Road which was the government's first strategic project at that time. This study uses the historical method approach. In addition to using a historical approach, this study also uses an analytical study approach. Some of the issues raised were 1) how was the construction process of the Jagorawi toll road, 2) how was the public's reaction to the construction of the Jagorawi toll road?, 3) what was the impact of the 1978-1979 Jagorawi toll road construction.
Keywords: *Construction, Jagorawi Toll Road, New Order*

Author correspondence
Email: *iryan.ali@ui.ac.id*
Available online at http://ejurnalunsam.id/index.php/jsnbl/index

PENDAHULUAN

Tahun 1970-an tampaknya dikenal sebagai tonggak penting dalam masa kepemimpinan Orde Baru. Di samping berhasil melakukan konsolidasi politik, Orde Baru berhasil menciptan imej sebagai peletak dasar pembangunan di Indonesia agar dipandang sebagai bangsa yang tengah membangun keunggulan daya saing (Anne Booth & Peter McCawley, 1987: 16-18). Adanya pembangunan tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) (1978) telah memberi kesan meyakinkan tentang komitmen Pemerintah dalam pembangunan.

Penggambaran pembangunan Tol Jagorawi seperti yang dikemukakan oleh dalam artikel Tempo yang diterbitkan pada yakni:

> *"Di jalan tol Jagorawi, ada yang mengagumkan, ada yang jadi korban, ada yang menikmati dan ada yang merasa bersalah. Para pengandara tak saling menyapa, seakan melambangkan "pembangunan", yang bergerak tapi sepi."*
> (Goenawan Mohamad, *Tempo*, 28 Juli 1979).

Kutipan di atas sendiri menggambarkan bagaimana kehadiran jalan tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) sebagai jalan tol pertama di Indonesia yang menyiratkan tentang pembangunan yang wah tapi memakan korban, banyak orang menyukai tapi juga ada pihak yang masih beradaptasi karena perubahan wilayahnya dan simbol perubahan baru di tahun

ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

1970-an. Jalan tol memang ketika itu dipilih karena dapat membangun jalan berkualitas dengan skema swakelola, memperlancar arus lalu lintas, menghubungkan antarkota secara efisien, dan membangun kepercayaan investor akan adanya pembangunan infrastruktur. Dengan demikian, jarak yang terasa jauh menjadi lebih singkat dan efisien. Jagorawi pun menjadi simbol penting bagi negara, masyarakat dan kaum elit teknokrat.

Dalam sejarah Indonesia, tol sebagai pintu gerbang berbayar menuju pasar sudah dikenal sejak abad XIX di wilayah Mataram yang umumnya dijaga oleh kelompok Cina dalam bentuk rumah (Peter Carey, 2001: 24-25). Tetapi, sebagai jalan berbayar yang ditujukan untuk memperlancar jalur transportasi barangkali mulai dikenal sejak didirikannya tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) (Jasa Marga, 2018: 5). Untuk itu, pada tahun 1970-an, orang menyebut jalan tol sebagai "free way" atau "jalan bebas hambatan". (Kompas, 8 Maret 1978). Artinya, orang rela mengeluarkan uang untuk memperoleh akses jalan yang lebih cepat demi kenyamanannya. Oleh karena itu, walaupun dianggap sesuatu yang baru, ternyata kehadiran jalan tol Jagorawi bisa diterima luas oleh masyarakat penggunanya. Secara simbolik, tol Jagorawi memiliki arti lebih dari sekadar jalan, melainkan simbol pembangunan, gaya hidup dan konsep kota satelit yang sedang dirintis kala itu.

Tol Jagorawi merupakan lintasan jalur cepat dengan jarak 46 KM yang resmi dioperasikan oleh Pemerintah pada 9 Maret 1978 dan dikelola oleh Perum Jasa Marga. Tol yang menghubungkan antara bagian selatan DKI Jakarta dengan Bogor telah direncanakan sejak tahun 1963 (Jamie S. Davidson, 2015: 52). Tetapi, konsepsi tentang jalan tol itu sendiri sudah diwacanakan sejak kepemimpinan Walikota Jakarta Soediro di daerah Jalan Sudirman pada 1955 (Muhammad Rifqi Naufal, 2019: 149). Namun, yang jelas, pembangunan tol ini sudah masuk dalam daftar target Pemerintah pada Repelita I (1969-1974). Menteri PU dan Kelistrikan Ir. Sutami (1966-1978) memiliki peran sentral dalam pembangunan tol ini. Sebagaimana dikenal pada umumnya, bahwa Sutami merupakan sosok menteri yang berhasil banyak membangun karya mercusuar seperti gedung DPR/MPR, *flyover* Semanggi, jembatan Palembang, dan lainnya (Hendropranoto Suselo, 1991: 191-199). Ia dikenal ahli sipil yang berhasil membangun karya-karya mercusuar berkualitas. Tol Jagorawi sendiri, bagi insan Jasa Marga, merupakan salah satu jalur tol terbaik karena biaya operasional perawatannya relatif rendah.

Pembangunan jalan tol benar-benar terealisasi setelah adanya rencana pembangunan pabrik semen Kaiser Cement asal Amerika Serikat pada 1971 di Cibinong. Kapasitas produksi semennya diperkirakan mencapai 1,2 juta ton per tahun, sehingga dinilai memerlukan jalan arteri untuk mempermudah akses distribusi produknya (Jasa Marga, 2018: 9). Gayung bersambut, Pemerintah Amerika pun menawarkan bantuan pinjaman pembangunan jalan tol Jakarta-Bogor melalui USAID. Penandatanganan bantuan pinjaman pembangunan Jagorawi pun dilaksanakan pada 24 Januari 1974 antara Pemerintah dan USAID. Pembangunan jalan tol Jagorawi ini menggunakan skema pendanaan bantuan

ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

pinjaman dari USAID (40%) dan APBN (60%). Dan, Jasa Marga dikenakan ketentuan untuk membayar pinjaman itu dalam jangka waktu 20 tahun.

Hingga saat ini, tol Jagorawi dianggap sebagai jalan tol yang kualitasnya paling baik. Menurut orang-orang Jasa Marga, ini disebabkan kuatnya keterlibatan asing dalam pembangunan seperti Amerika Serikat sebagai pengawas dan konsultan (Amman-Whitney & Trans Asia Engineering), perusahaan konstruksi asal Korea Selatan (Hyundai Constructions Ltd. Co), dan tenaga kerja domestik serta pengawas dari Indonesia (Bina Marga). Secara proporsional, sebagian besar tenaga kerja didominasi oleh pekerja domestik. Dari tiga ribu jumlah pekerja, total ada dua puluh satu orang yang meninggal dalam pembangunan ini, yakni 20 orang Indonesia dan 1 orang Korea Selatan. Dalam peresmiannya, Soeharto memberikan bantuan kepada korban (*Kompas*, 10 Maret 1978).

Gambar 1. Soeharto Memberikan Uang Ketika Masuk Tol Jagorawi



Sumber: Jamie S. Davidson, 2015: 53.

METODE PENELITIAN

Untuk dapat memaparkan dan menjelaskan tentang peristiwa dalam objek penelitian ini, penulis akan berusaha menggunakan beberapa kerangka teori yang dianggap sudah diterapkan. Pertama, teori mengenai mobilitas sosial urban dan tata kota. Di Inggris sendiri, terdapat salah satu contoh studi tentang peran kereta api dalam mobilitas sosial dan perencanaan tata kota dalam merespons perubahan sistem transportasi dan kependudukan. Dalam risetnya *Railways, Urban Development and Town Planning in Britain: 1948-2008* (2009), Russel Haywood berhasil mengungkap bagaimana relasi antara perencanaan kebijakan dan pengelolaan transportasi (kereta api) setelah dinasionalisasi dari perusahaan swasta yang berjalan beriringan dan mampu mengakomodasi mobilitas sosial kaum urban.

SEUNEUBOK LADA
Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Kependidikan, 9 (1), 2022: 97-
ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Namun, ketika tahun 1994 ditandai wacana privatisasi memiliki dampak mengenai perencanaan yang kurang sinkron.

Kedua, sejarah sosial untuk melihat perubahan-perubahan sosial yang terjadi akibat adanya teknologi atau sistem transportasi baru di tengah masyarakat. Dalam hal ini, kita dapat berkaca pada studi yang telah dilakukan Rudolf Mrazek tentang penerapan teknologi dan transportasi di wilayah koloni. Adanya sistem jalan raya, transportasi dan telekomunikasi menciptakan perubahan sosial di lingkungan masyarakat. Contoh sederhana, masyarakat mulai menyukai kereta api karena dapat membawa bagasi. Di sisi lain, dengan berlakunya sistem jalan raya, banyak masyarakat yang membuang kotoran ke tengah jalan. Bahkan, jalan raya disebut sebagai "jamban massal" (Rudolf Mrazek, 2006: 34-36). Di sini, terdapat perubahan perilaku masyarakat dalam hal adaptasi teknologi atau transportasi baru.

Ketiga, secara simbolik, pembangunan tol Jagorawi ini memiliki makna tentang konsepsi pembangunan dan teknologi yang dikembangkan suatu negara. Di sini, ada tiga konsep yang barangkali dapat membantu yakni *the technological-state* (Sulfikar Amir, 2012: 5-6), "wicara simbolik" (Abidin Kusno, 2007: 5-6) dan sosiologi politik pembangunan infrastruktur (*political sociology of infrastructure development*) (Jamie S. Davidson, 2015: 12) sebagai alat analisa peranan teknologi dan pembangunan di mata pengelola negara beserta relasi kekuasaan yang ada di dalamnya.

Lantas, dalam metode penelitian, kami menggunakan metode yang lazim di bidang sejarah. Pertama, penelitian berusaha menggunakan metode riset yang dimulai dari tahapan pengumpulan sumber sejarah primer atau sekunder, kritik internal dan eksternal sumber, interpretasi hingga penulisan sejarah (Louis Gottschalk, 1950: 86-178). Dengan metode penelitian ini, penulis berharap dapat memetakan, mendeskripsikan dan menarasikan peristiwa secara lebih jelas.

Kedua, dalam penelitian ini, penulis mencoba menggunakan pendekatan strukturistik. Secara umum, ada karakteristik utama dari pendekatan ini adalah struktur sosial, otonomi peran agensi dan struktur yang dianggap menghambat dan perlu diubah oleh sang agen (Susanto Zuhdi, 2008: 12-17). Dalam hal struktur, penelitian ini diharapkan mampu menggambarkan struktur sosial-politik-ekonomi kondisi sebelum dan setelah pembangunan tol Jagorawi. Lalu, bagian struktur apa yang dinilai perlu perubahan oleh agen. Dan, terakhir dalam hal agensi, siapa saja yang terlibat dan bagaimana peranan mereka dalam perubahan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Skema Swakelola Pembangunan

Secara umum, pembangunan jalan tol Jagorawi ini didorong oleh perubahan besar demografis di DKI Jakarta dan wilayah sekitarnya. Dari sisi jumlah penduduk, pada tahun 1960, populasi Jakarta mencapai 2.900.000 jiwa dan naik menjadi 3.813.022 jiwa (Farabi

SEUNEUBOK LADA
Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Kependidikan, 9 (1), 2022: 97-107
ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Fakih, 2005: 5). Lalu, jika melihat data BPS, pada 1971, jumlahnya sendiri naik menjadi 4.579.303 orang, dan terus naik hingga jumlahnya besar (tabel 1). Umumnya, ini dipicu oleh tingginya tingkat migrasi masuk dan kecilnya migrasi keluar (tabel 2).

Dari sisi populasi kendaraan sendiri, lalu lintas pekerja dari luar kota yang masuk ke Jakarta begitu tinggi. Pada 1970, populasi kendaraan di DKI saat itu sebanyak 222.000 atau 5% dari populasi. Lalu, pada 1976, jumlah kendaraan meningkat sebesar 45% yakni 540.000 atau 11% dari populasi (11%) (Jasa Marga, 2018: 3-4). Sementara itu, seperti diceritakan oleh Ali Sadikin bahwa ketersediaan jalan raya saat itu tidaklah cukup menampung jumlah kendaraan yang banyak dan umumnya dalam kondisi rusak (Ramadhan K.H., 2012: 243). Pertumbuhan ini dinilai sebagai akibat aktivitas ekonomi yang sudah tumbuh di Jakarta, sehingga memicu terjadinya migrasi masuk dan kemacetan di jalanan pada tahun 1970-an. Kendaraan pabrikan Jepang pun mulai terlihat membanjiri di jalanan Jakarta seperti Toyota, Honda, Mazda, Suzuki, Mitsubishi, dan lainnya, karena dinilai lebih terjangkau. Merek-merek otomotif asal Amerika dan Eropa pun mulai disaingi (Firman Lubis, 2010: 62-92). Adanya tol dianggap dapat memperlancar akses transportasi di DKI Jakarta dan sekitarnya.

Tabel 1. Rata-Rata Laju Pertumbuhan Populasi

Populasi Penduduk		**Laju Penduduk**	
Tahun	**Jumlah**	**Tahun**	**Rata-rata**
1971	4.579.303	1971-1980	3.93
1980	6.503.449	1980-1990	2.42
1990	8.259.266		

Sumber: BPS, 1971-1990.

Tabel 2. Migrasi Masuk-Keluar DKI Jakarta

Tahun	**Migrasi Masuk**	**Migrasi Keluar**	**Migrasi Netto**
1971	1.821.833	132.215	1.689.618
1980	2.599.367	400.767	2.198.600
1985	3.079.693	593.936	2.485.757

Sumber: BPS, 1971-1985.

Di sisi lain, ada permasalahan kualitas jalan yang ada. Pertama, jalan antara Jakarta-Bogor, baik lewat Cibinong atau Parung volume kendaraannya dinilai sudah tinggi, sehingga dianggap inefisien dan boros. Adanya Jagorawi sendiri dinilai 75% lebih efisien

SEUNEUBOK LADA
Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Kependidikan, 9 (1), 2022: 97-
ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

& hemat daripada memakai jalur biasa, yang meliputi bahan bakar, rem dan perawatan kendaraan. Kedua, peningkatan mutu kualitas jalan tidak bisa dilakukan sendiri oleh Pemerintah karena biayanya tinggi. 30% dari 35.000 km jalan negara dan provinsi dianggap rusak berat dan diperlukan biaya sekitar US$ 1,6 miliar. Skema tol menjadi pilihan menarik karena dapat menyediakan kualitas jalan bagus dengan biaya mandiri (*Kompas*, 7 Maret 1978). Tarif yang diberlakukan ketika itu adalah sedan & *jeep pick up* Rp300 dan truk, bus, tangki Rp500. Dalam tiga bulan, Jasa Marga mampu meraup omset hingga 100 juta per bulan, sementara biaya operasionalnya adalah 9 juta per bulan (*Kompas*, 28 Agustus 1978). Dengan demikian, bisnis ini pun dinilai sangat menguntungkan.

Melihat prospeknya, ternyata bisnis tol ini telah mendorong Pemerintah untuk membangun lebih banyak jalan arteri yang menghubungkan antara daerah dan DKI Jakarta. Setelah beroperasinya Jagorawi, skema pembangunan jalan tol pun mulai terlihat menyebar dibangun di berbagai wilayah seperti Semarang, Medan, Surabaya, dan lainnya (tabel 3).

Tabel 3. Perkembangan Tol Pasca-Jagorawi

Route	Location	Opening date	Length (km)
Inner Semarang	Central Java	1983	6
		1987 (extension)	8.5
Jakarta–Tangerang	West Jakarta	1984	27
"Prof. Dr. Ir. Sedyatmo" (a pioneer in Indonesian highway construction design)	Pluit–Cengkareng (Sukarno-Hatta International Airport)	1984	14
Cawang–Semanggi	Central Jakarta	1987	8
Surabaya–Gempol	East Java	1986	49
Belawan–Medan–Tanjung Morawa ("Belmera")	North Sumatra	1986	34.5
Jakarta–Cikampek	East Jakarta–Bekasi	1986–88	72.5

Sumber: Jamie S. Davidson, 2015: 58.

Simbol Baru

Bagaimana respons masyarakat terhadap pengoperasian jalan tol Jagorawi ini? Pertama, bagi masyarakat pengguna, jalan tol berarti simbol kecepatan, kenikmatan dan kenyamanan. Adanya tol Jagorawi ini memicu lahirnya kebiasaan baru masyarakat DKI Jakarta yakni berlibur ke Puncak saat akhir pekan (Firman Lubis, 2010: 95). Tak sedikit masyarakat yang merasa senang dengan kehadiran "*free way*" Jagorawi ini. Mereka bisa berkendara tanpa kemacetan, melaju dengan kecepatan tinggi, hingga merasa lebih hemat

ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

daripada lewat jalur biasa. Ini terlihat dari angka kenaikan yang cukup tinggi di tiga bulan pertama. Bahkan, dalam dua tahun mendatang, pertumbuhan pengguna fasilitas ini semakin pesat.

Kedua, bagi Pemerintah sendiri, jalan tol Jagorawi dianggap sebagai simbol pembangunan dengan skema swakelola. Keberhasilan dan penerimaan masyarakat terhadap Jagorawi ini pun membuat Pemerintah lebih percaya diri untuk mengembangkan infrastruktur lain. Padahal, pada awalnya, Soeharto yang meresmikan Jagorawi pada 9 Maret 1978, dalam sambutannya menyiratkan kehati-hatian agar masyarakat tidak salah paham tentang konsep jalan berbayar. Menurut presiden Soeharto, sistem jalan tol hanya diberlakukan untuk daerah-daerah yang telah menunjukkan perkembangan tinggi. Dengan kata lain, tidak semua jalan akan diberlakukan sistem tol (*Kompas*, 10 Maret 1978).

Ketiga, rasa puas kehadiran teknologi baru ini pun menyiratkan rasa optimisme di kalangan elit bahwa proyek jalan tol tampaknya akan mewujudkan cita-cita Jakarta sebagai metropolitan dan kota satelit yang terintegrasi ke dalam Jabotabek. Setelah pembangunan Jagorawi, kata Jabotabek pun seolah menemukan bentuknya. Orang-orang yang dari luar Jakarta dapat bekerja di Jakarta dengan jarak yang terasa dilipat (*Kompas*, 21 April 1978). Adanya pembangunan jalan tol Jagorawi telah mendorong pemanfaatan lahan-lahan yang ada di sekitar jalan itu. Ketika itu, lahan di area Jagorawi umumnya adalah lahan pertanian atau tegalan, mulai beralih fungsi menjadi pemukiman seperti bagian timur tol berkembang pemukiman Raffles Village Cibubur, Hambalang Golf and Country Estate, Rainbow Hills, Taman Harapan Baru, Sentul Resort Hotel, Royal Sentul Highlands, Palm Country Club, Bel Air Estate, Cibubur Highway Garden, dan Gunung Geulis Country Club. Di bagian barat berkembang Pondok Cibubur, Sukatani Estate, Golf Resident Estate, dan Bogor Lakeside. (*Kompas*, 18 Februari 1995).

Reaksi Masyarakat Terhadap Pembangunan Tol Jagorawi

Namun, di luar respons yang positif, pada masa awal beroperasinya Jagorawi ini justeru mendapatkan banyak perilaku yang dinilai kurang *civilized*. Sederet peristiwa seperti di bawah ini menggambarkan bagaimana penerimaan teknologi baru di tengah masyarakat. Ini mirip pengamatan Rudolf Mrazek ketika jalan aspal dibangun pemerintah kolonial. Orang-orang masih menyisakan kebiasaan buruk seperti buang sampah di jalanan, tetapi di samping itu, mereka mulai menerima dan menyukai adanya jalanan aspal yang melintas di depan rumah mereka (Rudolf Mrazek, 2006: 34-36).

SEUNEUBOK LADA
Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Kependidikan, 9 (1), 2022: 97-
ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Gambar 2. Kaca Mobil di Jagorawi Dilempari Batu



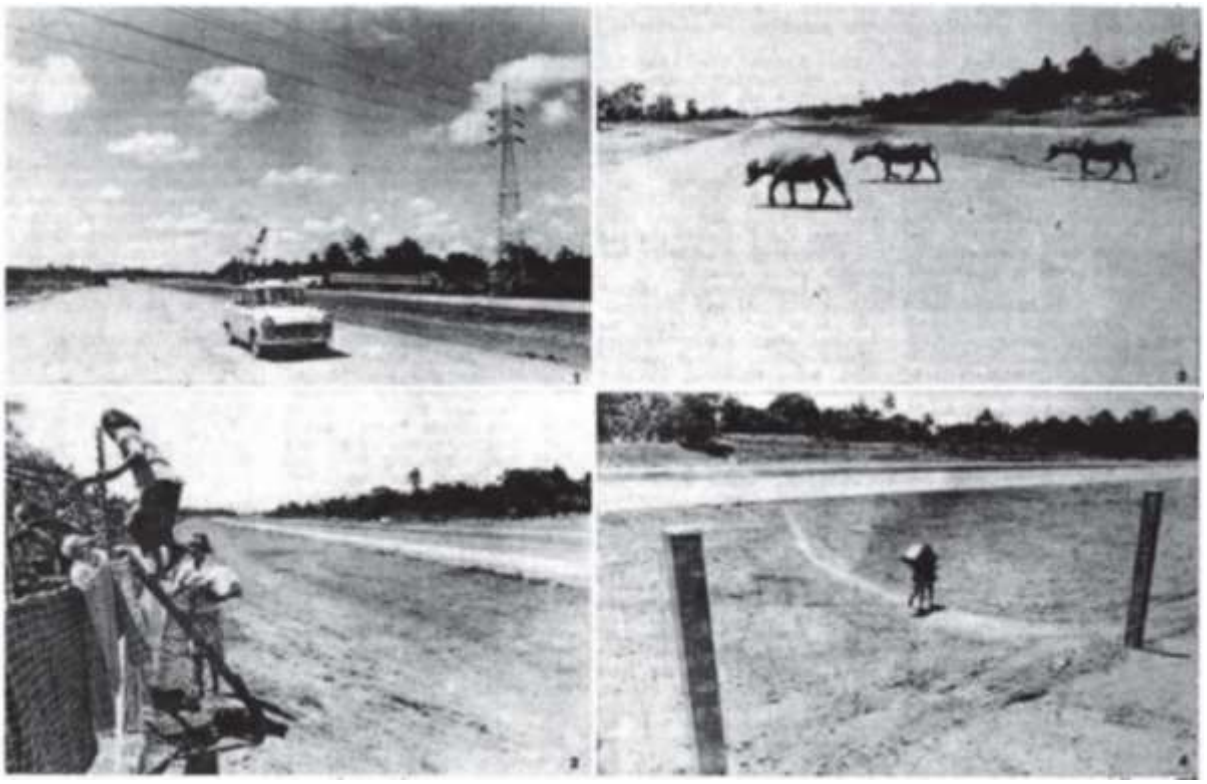
Sumber: Kompas, 28 Agustus 1980

Seorang pengendara, di "jalur bebas hambatan" Jagorawi, sedang asyik melaju saat malam hari, tiba-tiba ada sebongkah batu jatuh di kaca depan mobilnya (gambar 1). Kaget bukan kepalang, dan bertanya-tanya siapa gerangan yang melempar batu ke jalan ini. Saat di pintu gerbang pembayaran, pengendara itu pun bercerita kepada petugas dan bagaimana peran mereka untuk mengawasi kejadian serupa. Petugasnya menjawab, "Jangan heran. Sudah biasa terjadi," kilahnya (*Kompas,* 28 Agustus 1980).

Cerita lain lagi bisa ditemukan bagaimana ada orang jahil menaruh banyak bambu yang diikat menyatu di tengah jalan tol Jagorawi pada malam hari. Seorang pengendara harus mengalami nasib sial dengan menabraknya, sehingga mobilnya rusak (*Kompas*, 15 Juni 1978). Lain cerita, di siang bolong, pengendara kerap menemukan anak-anak sedang bermain di pinggir jalan tol Jagorawi dengan menjebol pagar kawat. Pemandangan ini tampaknya lazim, tetapi membahayakan (*Kompas*, 22 April 1978). Tak hanya anak, rupanya ibu-ibu yang belanja sayur kerap menyeberang, orang-orang yang dahulu biasa melewati jalan setapak dan masih digunakan meskipun sudah berubah menjadi jalan tol, dan hewan-hewan ternak yang masuk ke badan jalan (*Kompas*, 8 Maret 1978). Ini dikarenakan pembangunan Jagorawi telah "membelah" kampung-kampung yang selama ini ada (Firman Lubis, 2010: 95). Kisah-kisah di atas memberikan gambaran bagaimana pembangunan infrastruktur atau teknologi baru telah memberi respons berbeda, yang mungkin kurang sesuai diharapkan.

SEUNEUBOK LADA
Jurnal Ilmu-Ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Kependidikan, 9 (1), 2022: 97-107
ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Gambar 3. Penduduk dan Hewan Menyebrangi Lintasan Jagorawi



Sumber: *Kompas*, 8 Maret 1978.

KESIMPULAN

Dalam perkembangannya pembangunan Tol Jagorawi meskipun merupakan pembangun tol yang pertama di Indonesia namun pada prosesnya terjadi kasus pelanggaran HAM. Dugaan kekerasan yang dilakukan oleh pemerintah. Hingga kini pemerintah terus melaksanakan pembangunan jalan tol sebagai jalur transportasi. Meskipun membutuhkan anggaran yang besar dan mengggunakan dana pinjaman luar negeri. Di sisi lain "Dengan demikian, akan makin banyaklah daerah yang bangkit. Sehingga, makin luas pula jangkauan lapisan masyarakat yang dapat memperbaiki tingkat kehidupannya.

DAFTAR PUSTAKA

Koran/Majalah

Kompas, 7 Maret 1978

ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Kompas, 8 Maret 1978

Kompas, 10 Maret 1978

Kompas, 21 April 1978

Kompas, 22 April 1978

Kompas, 15 Juni 1978

Kompas, 3 Januari 1980

Kompas, 28 Agustus 1980

Kompas, 18 Februari 1995

Tempo, 28 Juli 1979

Penelitian

Muhammad Rifqi Naufal, *Jagorawi Sebagai Jalan Tol Pertama di Indonesia 1966-1980*, Skripsi Program Studi Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Padjajaran, 2019.

Jurnal/Artikel

Joshua Barker, "Engineers and Political Dreams: Indonesia in the Satellite Age", in *Current Anthropology*, Volume 46, Number 5, December 2005, hlm. 706.

Hendropranoto Suselo, "Sutami: Sosok Manusia Pembangunan Indonesia", dalam *Prisma* Edisi Khusus 1991, hlm. 178-199

Buku

Abidin Kusno, *Penjaga Memori: Gardu di Perkotaan Jawa*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2007.

Aiko Kurasawa & William Bradley Horton (ed.), *Consuming Indonesia: Consumption in Indonesia in the Early 21st Century*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2015.

Anne Booth & Peter McCawley (Peny.), *Ekonomi Orde Baru*, Jakarta: LP3ES, 1987.

Djoko Marihandono (Peny.), *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, Jakarta: Penerbit Wedatama Widya Sastra, 2008.

Farabi Fakih, *Membayangkan Ibu Kota Jakarta di Bawah Soekarno*, Yogyakarta: Ombak, 2005.

ISSN : 2356-0770
e-ISSN : 2685-2705

Firman Lubis, *Jakarta 1970-an: Kenangan Sebagai Dosen*, Jakarta: Penerbit Ruas, 2010.

Jamie S. Davidson, *Indonesia's Changing Political Economy: Governing the Roads*, Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

Jasa Marga, *Sang Pelopor Jalan Tol: 40 Tahun Jasa Marga*, Jakarta: Jasa Marga, 2018.

Louis Gottschalk, *Understanding History: A Primer Historical Method*, Massachusetts: Plimpton Press, 1950.

Louis T. Wells & Rafiq Ahmed, *Making Foreign Investment Safe: Property Rights and National Sovereignty*, New York: Oxford University Press, 2007, hlm. 26-30.

Marwah Daud Ibrahim, *The Application of Communications Satellite in Developing Countries: The Case of Indonesia*, American University, 1989, hlm. 267.

Peter Carey, *Asal Usul Perang Jawa: Pemberontakan Sepoy & Lukisan Raden Saleh*, Yogyakarta: LKiS, 2001.

Ramadhan KH & G. Dwipayana, *Soeharto: Pikiran, Ucapan, dan Tindakan Saya*, cet. II, Jakarta: Citra Lamtoro Gung Persada, 1989.

Ramadhan K.H., *Ali Sadikin: Membenahi Jakarta Menjadi Kota yang Manusiawi*, Jakarta: Ufuk Press, 2012.

Rudolf Mrazek, *Engineers of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2006.

Russel Haywood, *Railways, Urban Development and Town Planning in Britain: 1948-2008*, Surrey: Ashgate, 2009.

Sulfikar Amir, *The Technological State in Indonesia: The Co-constitution of High Technology and Authoritarian Politics*, Oxford: Routledge, 2012.