

BAB 2

STASIUN MANGGARAI

Bab ini menjelaskan berbagai situasi, kondisi dan gejala yang terjadi Stasiun Manggarai sebagai lokasi dimana para pelaku mengoperasikan dan memelihara jaringan sosial di antara mereka. Pada bab ini, akan dijelaskan perspektif sejarah, lokasi dan kondisi dari Stasiun Manggarai untuk menggambarkan bagaimana dengan kuatnya sektor informal dan para pelakunya beroperasi. Deskripsi dari bab ini berdasarkan data pengamatan dan ingin menjelaskan karakteristik umum dari Stasiun Manggarai. Selain itu, penulis juga memperkenalkan para pelaku sektor ekonomi informal dan mendeskripsikan mereka secara umum. Namun kegiatan-kegiatan dan hubungan sosial yang terjalin di antara para pelaku akan dijelaskan di bab selanjutnya.

2.1 Sejarah

Stasiun Manggarai dinamakan seperti itu karena memang terletak di kawasan Manggarai. Sejarah wilayah ini, mau tak mau, harus ditarik dari Jakarta Selatan ke Pulau Flores bagian barat di Nusa Tenggara Timur. Pada awal abad ke-17, daerah Manggarai menjadi pusat perdagangan budak yang didatangkan dari Manggarai, Flores Barat. Nama kawasan itu kemudian diberikan oleh kelompok budak yang menjadi penghuni awal kawasan Manggarai (Murray 1994: 38). Mereka menamai tempat pemukimannya yang baru, Manggarai, sebagai pengikat kenangan pada kampung halaman mereka yang ditinggalkan. Bursa budak di kawasan ini erat hubungannya dengan Menteng *Buurt* (lingkungan Menteng), tempat banyak orang Belanda mencari *jongos* dan *bedinde*.

Tahun 1870, Pemerintah Hindia Belanda membangun jalan kereta api di kawasan Manggarai. Stasiun Manggarai dibangun pada saat pemerintah Hindia Belanda membangun rangkaian jalur kereta api di Jakarta. Rangkaian jalur kereta api itu menghubungkan Stasiun Tanjung Priok, Stasiun BEOS (Stasiun Kota Jakarta), Stasiun Manggarai hingga ke Bogor. Jalur kereta ini dibangun untuk

memudahkan kegiatan perekonomian terutama logistik dan transportasi kota pada masa itu.

Jalan kereta api listrik dioperasikan pertama sekali pada tanggal 6 April 1925. Jalan yang dilengkapi listrik ini masih sedikit, baru lintas Jakarta – Pasarsenen dan berakhir di Jatinegara serta Jakarta – Gambir – Manggarai sampai Jatinegara. Pada tanggal 1 Februari 1926 lintas Jakarta – Tanjung Priok mulai dioperasikan. Baru pada tanggal 1 Mei 1927 jalan-jalan kereta api listrik yang belum selesai berhasil diselesaikan. Dengan kata lain, pada saat itulah selesai sebuah lintas kereta api listrik keliling kota yang disebut *Ring Baan* atau *Ceintuur Baan*. Sebaliknya untuk lintas Manggarai – Bogor baru berhasil diselesaikan pada tanggal 1 Mei 1930. Namun tentunya kereta api yang melayani tidak seperti kereta api KRL saat ini. Saat itu yang melayani adalah kereta dengan gerbong biasa yang ditarik lokomotif listrik. KRL listrik seperti yang beroperasi saat ini baru dioperasikan pada tahun 1972.

Karena sejak dulu telah dikenal sebagai angkutan murah, massal, dan cepat, maka pemerintah mulai membangun jalur kereta api yang menggunakan tenaga listrik atau KRL. KRL dianggap lebih memadai untuk membantu mobilitas waganya dalam hal ini daerah Jabotabek, seperti dengan membangun *double track* untuk jalur kereta dan menggunakan listrik sebagai alat penggerak sehingga dikenal sebagai KRL yang mempercepat hubungan darat dan menghubungkan Jakarta dengan daerah-daerah penyangganya.

Mulai tahun 1983, Stasiun Manggarai menghadapi era baru perkeretaapian dengan dibangunnya jalur kereta layang yang menghubungkan Stasiun Manggarai dengan Stasiun Kota. Pembangunan tersebut diikuti dengan dibangunnya jalur layang kereta dari Stasiun Jatinegara ke Stasiun Tanah Abang yang melewati Stasiun Manggarai. Selain itu dibangun pula Stasiun Depok yang baru sehingga akan menyanggupi arus kereta di jalur ganda Jakarta-Depok.

Kereta api telah lama digunakan sebagai sarana transportasi publik yang cepat. Pada Zaman penjajahan Hindia Belanda dulu dikenal juga kereta dalam kota atau trem, dan karena kereta api merupakan angkutan massal yang cepat oleh karenanya pemerintah kolonial saat itu mulai membangun jalan kereta api yang

menghubungkan kota-kota di pulau Jawa. Ketika masa penjajahan berakhir, kereta api diambil alih oleh jawatan kereta api yang berada dibawah menteri perhubungan yang kemudian berubah menjadi PNKA dan terakhir menjadi PT KAI.

Pada 1960, tanah-tanah PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) di daerah ini disulap menjadi wilayah pemukiman. Akibatnya, populasi meningkat pesat. Namun persoalan belum banyak karena outlet-outlet ekonomi di wilayah itu masih memungkinkan orang berbagi rezeki. Hal tersebut mengakibatkan fenomena migrasi penduduk dari wilayah lain kemudian membentuk semacam *melting pot*: Cina, Jawa, Ambon, Betawi, Sumatera, Sunda, Bugis, Manado⁵. Kini, para migran yang telah menginjak generasi kedua ini sudah bicara dalam logat "Jakarte" yang kental, dan dipersatukan oleh kesulitan hidup sehari-hari.

Sejarah yang tertulis diatas menjelaskan bahwa keadaan terkini wilayah Manggarai adalah suatu proses migrasi sejumlah penduduk dan menetap di sekitar wilayah Manggarai. Pada tulisan selanjutnya akan dijelaskan mengenai para individu yang terkait dengan kegiatan-kegiatan ekonomi di Stasiun Manggarai. Para individu tersebut adalah penduduk di sekitar wilayah Manggarai, dan mempunyai keluarga yang sudah lama tinggal di wilayah Manggarai. Stasiun Manggarai sebagai kawasan yang mempunyai nilai ekonomis dijadikan sebagai tempat para penduduk ini bekerja dan dilakukan dengan melibatkan berbagai pihak.

2. 2. Lokasi

Stasiun Manggarai merupakan stasiun kereta yang terletak di Jl. Manggarai Utara 1, Kelurahan Manggarai, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan. Lokasi Stasiun Manggarai cukup strategis sebagai terminal transportasi. Letaknya merupakan batas antara Jakarta Pusat dengan Jakarta Selatan dan dengan Jakarta Timur, dimana ke arah Jakarta Selatan bisa melalui Tebet, dan Jalan Sahardjo; ke arah Jakarta Timur bisa melalui arah Bukit Duri, dan Jatinegara, dan untuk ke

⁵ *Pasar Budak, Setengah Abad Kemudian*, 8 Desember 1998. Majalah Tempo 10/XXVII

arah Jakarta Pusat bisa melalui Jalan Tambak untuk ke arah Cikini dan Salemba, dan bisa juga melalui Jalan Sultan Agung untuk ke arah Menteng.

Sebagai stasiun kereta yang berada diantara Stasiun Tebet di arah selatan dan Stasiun Cikini di arah utara, Stasiun Manggarai merupakan stasiun kereta yang menghubungkan jalur-jalur kereta se-Jabodetabek. Stasiun Manggarai dilewati jalur kereta Jakarta-Bogor, juga menghubungkan jalur Bogor-Tanah Abang, dan Tanah Abang-Bekasi. Selain itu, Stasiun Manggarai juga menghubungkan kereta ke tempat parkir atau tempat pencucian kereta di Depo Bukit Duri yang terletak 100 meter dari Stasiun Manggarai.

Menurut pengamatan sehari-hari, pengguna KRL Jabodetabek terdiri beragam kelompok masyarakat, seperti pegawai kantoran, mahasiswa dan pelajar, pedagang, dan lainnya. PT KAI, dalam perannya sebagai pelaksana pelayanan transportasi, diantaranya mempunyai jalur kereta api antara Stasiun Bogor-Jakarta Kota, Bogor-Tanah Abang-Serpong, Tanah Abang-Bekasi, Jakarta Kota-Bekasi dan semua jalur itu harus melalui Stasiun Manggarai, Jakarta. Kebutuhan masyarakat Jakarta akan keberadaan stasiun Manggarai cukup besar, terlihat dari betapa pentingnya status stasiun itu; sebagai stasiun penghubung jalur-jalur rel kereta api seluruh Jabodetabek (lihat tabel 1 pada lampiran).

Selain dengan hubungannya dengan jalur-jalur kereta, Stasiun Manggarai juga dekat dengan Terminal Manggarai yang berjarak sekitar 200 meter. Di dalam terminal itu, terdapat jalur-jalur bus dari Terminal Pasarsenen, Pasar Minggu, Blok M, dan juga terdapat Halte Busway di dalamnya. Letak yang strategis seperti ini membuat Stasiun Manggarai selalu ramai, terutama saat orang-orang berangkat dan pulang kerja.

Sebagai stasiun yang cukup strategis, Stasiun Manggarai juga sangat dekat dengan pemukiman masyarakat. Hanya beberapa langkah dari tempat, ditemui pemukiman-pemukiman penduduk. Di depan Stasiun Manggarai terletak pemukiman kumuh yang berada dipinggir Sungai Ciliwung atau dalam lokasi itu lebih sering disebut 'Kali Manggarai'. Di bagian selatan, Stasiun Manggarai juga berhimpit dengan pemukiman kumuh Bukit Duri. Selain itu, kalau lebih jauh lagi, sekitar 200 meter ke arah utara, terletak juga pemukiman kumuh daerah

'kampung' Menteng Tenggulun. Lokasi Stasiun Manggarai yang dekat tempat tinggal warga pemukiman kumuh ini sangat strategis untuk menjadi lahan kegiatan ekonomi para penduduk sekitar (data geografis Stasiun Manggarai diperkuat pada peta lampiran gambar 1).

2. 3. Kondisi

Seperti yang telah dikemukakan di dua halaman sebelumnya, Stasiun Manggarai merupakan penghubung berbagai lintas jalur kereta Jabodetabek. Jalur kereta Jabodetabek terdiri dari lintas Bogor, lintas Bekasi, dan lintas Tangerang dan lintas Jakarta. Stasiun Manggarai dilewati jalur kereta Jakarta-Bogor, juga menghubungkan jalur Bogor-Tanah Abang, Tanah Abang-Bekasi, dan Jakarta-Serpong.

Kereta yang melalui Stasiun Manggarai umumnya adalah kereta listrik, baik kereta listrik ekonomi dan kereta listrik ekspres. Setiap harinya Stasiun Manggarai mulai dilalui kereta berpenumpang sejak pukul lima pagi sampai pukul sepuluh malam. Jumlah penumpang kereta api ketika waktu sibuk untuk lalu lintas bogor saja diperkirakan berjumlah 43.000 lebih penumpang per harinya, lalu lintas beksi sekitar 20.000 penumpang dan untuk lintas tangerang sekitar 15.000-an penumpang per hari dengan frekuensi perjalanan kereta api untuk lintas Bogor 177 perjalanan, lintas Bekasi 98 perjalanan dan lintas Tangerang, 48 per harinya. Dengan kapasitas ideal 140 orang per gerbongnya sehingga total penumpang yang bisa diangkut dalam set kereta api (satu set terdiri dari empat gerbong) adalah 1120 penumpang apabila semua gerbong penuh diisi penumpang yang berdiri⁶.

Bangunan Stasiun Manggarai, dikatakan oleh Kepala Stasiun, Bapak Reman S, merupakan bangunan yang telah digunakan pada masa sebelum kemerdekaan. Saat melihat bentuk bangunannya, jelas terbayang bahwa bangunan tersebut adalah hasil pembangunan masa penjajahan Belanda. Dari tampak depan, Stasiun Manggarai dipenuhi oleh barisan ojek yang sampai mencapai lima baris setiap harinya. Disamping itu, halaman depan Stasiun Manggarai juga dipenuhi

⁶ Catatan administrasi kuartal akhir tahun 2007, Stasiun Manggarai, Dinas Perkeretaapian, Departemen Perhubungan RI

oleh barisan bajaj dan bus reguler yang 'ngetem' dari pagi sampai malam. Setelah melewati kerumunan bajaj dan ojek kita bisa melihat pintu masuk Stasiun Manggarai yang terbuka lebar, dan mengarahkan para calon penumpang langsung ke loket. Saat melewati pintu batas karcis yang dijaga oleh petugas Stasiun Manggarai dan Polisi Khusus Stasiun, kita langsung bisa melihat luasnya ruang dalam Stasiun Manggarai.

Saat berada di dalam Stasiun Manggarai, kita akan melewati bagian kantor, termasuk kantor Kepala Stasiun (KS). Pada bagian kantor itu, kita juga melewati dua kios, dan satu wartel yang ruang-ruangnya bersebelahan dengan ruang kantor petugas. Setelah melewati bagian kantor, kita bisa melihat secara luas delapan rangkaian rel beserta peron-peronnya untuk penumpang naik dan turun kereta yang tersedia di Stasiun Manggarai. Delapan rangkaian rel tersebut selalu aktif dilalui kereta api setiap harinya. Rangkaian rel 1-6 merupakan rangkaian rel yang secara reguler melayani jalur kereta ekonomi, semi-ekspres, ekspres, dan kereta antar kota. Sedangkan rangkaian rel 7 dan 8 adalah tempat pemberhentian (parkir) kereta antar kota sekaligus tempat pencucian kereta-kereta antar kota.

Setelah melewati rangkaian rel dan peronnya, di bagian selatan stasiun, terdapat dua gudang besar yang disediakan untuk menyimpan kereta. Di dalam gudang, pada kenyataannya merupakan tempat simpan bangkai kereta dan tempat para 'penghuni' gudang. Para penghuni tersebut diantaranya ada yang bekerja di sekitar stasiun sebagai pemulung, pedagang kaki lima, dan ada juga yang merupakan pedagang asongan.

Stasiun Manggarai adalah stasiun yang *open access*. Luas stasiun yang terhampar lebar, dan batas-batas stasiun yang cukup rapat dengan pemukiman membuat banyak orang masuk ke stasiun bukan dari halaman depan stasiun, seperti yang ditulis di paragraf atas. Biasanya akses-akses ini digunakan oleh para pengguna kereta api yang tidak membeli tiket, atau malas melalui pintu depan stasiun karena dianggap memutar jalan. Hal ini cukup sering terlihat, karena di bagian barat stasiun adalah jalan pemukiman yang tembus dengan Terminal

Manggarai. Selain itu kondisi seperti ini suka dimanfaatkan juga oleh pedagang-pedagang untuk masuk ke kawasan Stasiun Manggarai.

Kehadiran para pelaku sektor informal di stasiun Manggarai sudah cukup lama, dan dalam dimensi waktu tersebut, hubungan-hubungan diantara pelaku sektor informal terbentuk. Para pelaku sektor informal yang dimaksud disini adalah para pedagang meja, para tukang ojek, dan para anak-anak stasiun (yang berprofesi sebagai, antara lain: tukang koran, pengemis, dan penyapu kereta). Para pedagang meja yang umumnya menjual makanan dan minuman tersebut menempati peron 5 dan 6 Stasiun Manggarai. Para pengguna kereta yang biasa melalui Stasiun Manggarai tentunya sudah tahu bahwa peron 5 dan 6 Stasiun Manggarai adalah peron tersibuk dan paling ramai penumpangnya. Peron 5 dan 6 itu merupakan peron yang melayani KRL jalur Jakarta-Bogor dan sebaliknya. Para tukang ojek menempati empat baris dari jalan di depan stasiun Manggarai. Hal yang menarik, mereka masih mempunyai hubungan dengan para pedagang meja, dimana mereka berjasa dalam mengantarkan makanan dan minuman untuk barang jualan para pedagang meja. Di lain hal, para anak-anak stasiun yang juga memanfaatkan Stasiun Manggarai untuk mencari penghasilan, seringkali menitipkan uang hasil kerjanya kepada para pedagang meja agar aman. Gejala yang diuraikan tersebut memperlihatkan adanya keterkaitan diantara para pelaku sektor informal, dan kekuatan mereka terlihat dimana sejak September 2006, para pedagang meja menempati lahan tetap, yakni di ujung selatan dan ujung utara peron 5 dan 6 Stasiun Manggarai.

Para pelaku sektor informal dengan kolektivitasnya akan terus berusaha memanfaatkan sumber daya yang ada di Stasiun Manggarai. Keadaan ini membuat dimana para pelaku sektor informal berada dalam situasi yang sifatnya '*comfort zone*'. Sebagai satuan kehidupan, sebuah masyarakat biasanya menempati sebuah wilayah yang menjadi tempatnya hidup dan lestariannya masyarakat tersebut. Karena warga masyarakat tersebut hidup dan memanfaatkan berbagai sumberdaya yang ada dalam wilayah tempat mereka itu hidup untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan hidup mereka sebagai manusia, maka terdapat semacam keterikatan hubungan antara sebuah masyarakat dengan wilayah tempat masyarakat itu hidup. (Suparlan, 2005: 11).

2.3.1 Kantor

Kantor Stasiun Manggarai berada di bagian timur lokasi, dan dibagi atas lima ruangan yang berderet sejajar di sebelah peron 1. Ruangan yang paling dekat dengan pintu masuk adalah ruangan petugas, dimana diperuntukkan bagi petugas yang pekerjaannya tidak di ruangan bisa beristirahat di sana. Di sebelahnya ada ruangan sinyal dimana peralatan komunikasi jaringan perkeretaapian se-Jabodetabek bisa terhubung. Di sebelah ruang sinyal ada ruang kepala stasiun (KS), ruangan ini diperuntukkan bagi Kepala Stasiun dan dibantu oleh dua stafnya. Dua ruang setelah ruang kepala stasiun terdapat ruang administrasi dan ruang pelayanan. Ruang administrasi merupakan ruangan kerja yang paling banyak petugasnya. Ruang tersebut juga tersambung dengan ruang pelayanan informasi.

Diantara ruang-ruang tersebut, diyakini bahwa ruang sinyal dan ruang pelayanan informasi adalah ruang yang paling penting di bagian kantor Stasiun Manggarai. Ruang sinyal memang peran penting dalam memastikan hubungan komunikasi antar Stasiun, dan mengatur penempatan jalur-jalur jalannya kereta, sesuai dengan arah dan jurusan kereta api sehingga terhindar dari kecelakaan. Sedangkan ruang pelayanan informasi adalah ruang yang bertugas memberitahukan dan memperingati para penumpang tentang kapan dan berapa lama lagi kereta tiap jurusan melewati Stasiun Manggarai. Kantor pelayanan informasi ini juga yang mengeluarkan peringatan apabila ada penumpang atau orang yang berpeluang tertabrak kereta dengan pengeras suara dan laporan dari petugas peron setempat.

Kantor Stasiun Manggarai memiliki penampilan yang cukup tua, dan memang dirawat keasliannya dari tahun ke tahun. Penampilan kantor Stasiun Manggarai memeplihatkan bahwa luas atau besarnya kantor tidak pernah diperluas, seiring dengan makin banyaknya tenaga kerja yang dibutuhkan di Stasiun Manggarai. Satu tempat yang pernah di renovasi dan diperluas sehingga kehilangan keasliannya adalah loket stasiun. Seiring makin banyaknya jalur kereta api, memang makin banyak dibutuhkan pintu loket.

2.3.2 Peron

Peron adalah tempat para penumpang menunggu kereta dan tempat para penumpang turun dari kereta. Panjang peron biasanya sepanjang satu set KRL yang berisi empat gerbong, sekitar 90 meter. Peron 1 dan 2 merupakan peron untuk singgah kereta luar kota, seperti Argo Bromo (Jakarta-Surabaya), Argo Gede dan Parahyangan (Jakarta-Bandung) atau Cirebon Express (Jakarta-Cirebon). Peron 3 dan 4 dipakai untuk KRL dari rute Bekasi, Serpong, Tanah Abang dan kereta-kereta rute luar kota seperti Bengawan (Solo), Brantas (Kediri), dan Kutojaya Utara (Kutoharjo). Peron 5 dan 6 adalah peron paling ramai karena diperuntukkan bagi penumpang jalur Jakarta-Bogor.

Peron 5 dan 6 mempunyai intensitas penumpang yang tinggi, dan keadaan ini membuat adanya peluang ekonomi bagi para pedagang. Pada kesehariannya peron ini dipenuhi oleh para pedagang, baik pedagang yang mempunyai meja maupun pedagang lapak dan asongan. Intensitas keramaian mencapai puncaknya pada sore sampai pukul 19.00. Pada saat itu, banyak orang bertujuan pulang memakai KRL arah Depok dan Bogor. Sedangkan pada pagi harinya, banyak orang berada di peron ini untuk berangkat kerja ke arah Jakarta Kota.

Saat-saat ramai penumpang, para pedagang memanfaatkan peron ini untuk berjualan. Bahkan di saat sore dan malam, peron ini penuh dengan pedagang-pedagang lapak. Peron 5 dan 6 ini cukup menarik, karena mempunyai ruang-ruang untuk pedagang meja, yaitu di pojok utara dan pojok selatan. Pedagang-pedagang tersebut menjajakan makanan dan minuman, dan bisa meninggalkan mejanya di peron tersebut. Hal yang demikian tidak dipunyai oleh pedagang-pedagang lapak yang biasanya menggelar lapak di sepanjang peron mulai sore hari sampai malam.

2.3.3 Halaman Stasiun dan Pangkalan Ojek

Halaman Stasiun Manggarai dibidang kecil atau bahkan tidak ada. Setelah keluar dari Stasiun, otomatis langsung terlihat trotoar dan jalanan. Jalanan tersebut mempunyai luas sekitar setara dengan tiga jalur mobil. Namun pada kenyataannya, halaman yang kecil itu terdapat banyak sekali tukang ojek yang

'mangkal' di halaman Stasiun Manggarai. Bahkan tukang ojek ini sampai memakan luas halaman dan jalan depan stasiun sekitar dua jalur mobil. Terlebih lagi di bagian kanan dan kiri halaman Stasiun, ada juga bajaj-bajaj yang diparkir. Keberadaan para ojek ini hampir selalu ramai setiap harinya, terutama di pagi hari dan sore sampai malam hari. Penampilan kurang indah ini menambah ketidaknyamanan wilayah Stasiun Manggarai, karena di seberang Stasiun Manggarai berderet panjang pemukiman kumuh pinggir Kali Manggarai.

Kondisi seperti ini kadang diperparah dengan 'ngetem'nya bus Metro Mini yang menunggu penumpang saat ada jadwal kereta sampai di Stasiun Manggarai. Keadaan ini biasanya membuat jalanan macet, dan kini semakin macet, karena jalan putaran disebelah halaman Stasiun Manggarai digunakan para tukang bemo untuk menunggu penumpang. Keberadaan bemo-bemo itu mulai ada saat harga BBM melonjak dua kali lipat pada tahun 2005. Mulai sore harinya pun, kondisi halaman Stasiun Manggarai makin diramaikan oleh adanya pedagang-pedagang yang ikut berjualan.

Keadaan yang tertulis di atas cukup ironi, karena hanya beberapa langkah dari Stasiun Manggarai terdapat Pos Polisi Manggarai, Sektor Metropolitan Tebet yang hanya berjarak tidak lebih dari 10 meter dari pintu masuk Stasiun Manggarai. Pada kegiatan sehari-hari, keberadaan Pos Polisi dan para petugas Polisi yang ada didalamnya ini justru tidak berbuat banyak pada kemacetan yang terjadi di jalanan sekitar Stasiun Manggarai.

2.3.4 Kegiatan Ekonomi

Stasiun Manggarai setiap harinya dipenuhi oleh berbagai kegiatan ekonomi. Kegiatan ekonomi memang identik dengan adanya peredaran uang, dan pertukaran barang dan jasa. Selain adanya kegiatan jual beli tiket kereta di loket, ada pula berbagai kegiatan ekonomi lainnya. Mulai dari halaman saja ada banyak tukang ojek 'mangkal', dan bahkan banyak tukang ojek yang masuk wilayah stasiun untuk menunggu penumpang kereta dan berlomba mendapatkan pelanggan. Para tukang ojek ini jumlahnya cukup banyak, dan kadang barisan 'pangkalan' ini membuat jalanan di depan Stasiun Manggarai tersendat.

Masuk ke dalam Stasiun dapat terlihat jelas dua tukang asongan yang selalu berada di tempat yang sama setiap harinya. Dua tukang asongan ini terletak persis di depan loket stasiun. Mereka berdua menggunakan gerobak kecil yang memuat banyak barang dagangan, seperti rokok, makanan ringan, minuman dan sebagainya. Pada pagi hari saat banyak penumpang masuk atau keluar stasiun, tukang asongan ini cukup sibuk melayani pelanggan yang umumnya membeli rokok, dan tisu.

Masuk ke wilayah peron, makin banyak saja pedagang asongan yang duduk ataupun berkeliling menjajakan dagangannya. Pedagang-pedagang tersebut terdiri dari pedagang tahu dan kacang, pedagang gorengan, pedagang minuman, dan pedagang koran. Para pedagang ini hanya sesekali jalan, mereka akan berkeliling kalau banyak para penumpang yang masih di peron-peron. Selain menunggu penumpang di stasiun, mereka juga masuk ke dalam KRL ekonomi dan berjualan di dalam, lalu berdagang di stasiun lain. Para pedagang asongan ini sudah mulai berdagang sejak pagi-pagi sekali.

Disamping banyaknya pedagang yang berkeliling, ada juga para pedagang yang mempunyai tempat tetap untuk berjualan. Pedagang-pedagang ini disebut pedagang meja. Mereka berdagang dengan meja sendiri dan bisa menginapkan mejanya di peron 5 dan 6. Para pedagang meja ini menjajakan makanan dan minuman di peron 5 dan 6 yang setiap paginya selalu ramai dikunjungi penumpang kereta. Selain itu banyak juga tukang koran dan pedagang lainnya makan di meja-meja tersebut.

Selain para pedagang yang memanfaatkan kawasan Stasiun Manggarai untuk kegiatan ekonomi, ada juga kios-kios yang memang disewakan untuk lahan kegiatan ekonomi. Lahan tersebut hanya terdiri dari tiga ruang. Satu ruang untuk warung makanan dan minuman yang menjual soto dan nasi. Selain itu ada dua ruang yang bersebelahan dengan kantor kepala stasiun yakni warung yang menjajakan rokok, mi instan, dan kopi dan satu lagi adalah warung telekomunikasi.

2.4 Populasi Stasiun Manggarai

Pada penelitian ini, peneliti memperhatikan kegiatan dan interaksi yang dilakukan oleh para pelaku sektor ekonomi informal di Stasiun Manggarai yang terdiri dari pra petugas stasiun, para pedagang, para tukang ojek, dan para penagih uang setoran yang biasa disebut “Orang Hitam”. Dari setiap pelaku tersebut, peneliti akan menggambarkan kegiatan mereka masing-masing.

2.4.1 Petugas Stasiun

PT Kereta Api Indonesia (PT. KAI) sebagai satu pelayanan kota adalah di bidang transportasi memenuhi perannya dengan menyediakan fasilitas KRL (Kereta Listrik) Ekspres dan Ekonomi, yang disebut KRL Jabodetabek. KRL merupakan salah satu solusi transportasi yang bersifat massal, dan pada kenyataannya banyak diandalkan masyarakat, baik warga yang tinggal di Jakarta ataupun masyarakat *commuter*.

Para petugas stasiun merupakan pegawai PT. KAI, Dinas Perkeretaapian, Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, Departemen Perhubungan Republik Indonesia. PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek adalah salah satu bagian di PT Kereta Api (Persero) yang berkantor induk di Jl. Ir. H. Juanda 1 B No. 8-10, Jakarta Pusat. Wilayah pelayanannya mulai dari Bekasi, Jakarta, sampai Bogor dan Tangerang. Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek melayani angkutan kereta api komuter yaitu pelayanan angkutan kereta api yang menggunakan sarana KRL (Kereta Rel Listrik) yang mempunyai waktu perjalanan dari tempat asal ke stasiun tujuan maksimal selama dua jam dan dalam perjalanannya berhenti di setiap stasiun.

Kepala Stasiun Manggarai, Bapak Reman S membawahi 54 pegawainya. Sedangkan petugas lain yang terlihat membantu pengecekan tiket dan pengawasan rel stasiun berasal dari perusahaan *outsourcing* untuk PT. KAI seluruh Jabodetabek. Para petugas stasiun pada umumnya memakai seragam biru. Petugas stasiun berada di kantor administrasi, kantor sinyal dan kantor dan kantor pelayanan. Ada pula petugas stasiun yang bertugas di loket dan sekitar stasiun.

Petugas stasiun yang berada di kantor administrasi bertugas mengurus segala macam pekerjaan administrasi baik yang berhubungan dengan karyawan dan stasiun, juga urusan administrasi dengan PT. KAI dan Dinas Perkeretaapian, Departemen Perhubungan RI. Para petugas ini pada kesehariannya sering berhubungan dengan para petugas di kantor pelayanan. Selain itu para petugas di kantor sinyal bekerja untuk terus memonitor situasi jalur kereta api di sekitar Jabotabek dan mengatur alur keluar-masuk kereta api di Stasiun Manggarai. Kemudian di bagian depan stasiun ada ruang loket dimana petugas yang bekerja disana mengurus penjualan tiket kereta api, baik yang rute Jabodetabek dan rute luar kota.

Petugas stasiun yang berada di luar ruangan terdiri atas petugas keamanan dan petugas karcis. Petugas karcis biasanya bertugas di pintu masuk peron dan bertugas memeriksa karcis para penumpang yang datang dan pergi. Selain di pintu masuk peron, ada juga yang bertugas di dua titik pintu masuk bayangan, yakni di bagian utara stasiun Manggarai. Satu pintu bayangan yang menembus ke arah Terminal Manggarai, dan satu lagi ke arah jalan Tambak.

2.4.2 Pedagang

Pedagang di Stasiun Manggarai merupakan populasi yang cukup memenuhi Stasiun Manggarai. Pedagang-pedagang di Stasiun Manggarai cukup beragam. Pedagang yang mempunyai populasi paling banyak di pagi dan siang hari adalah pedagang koran. Mereka memang banyak berada di Stasiun Manggarai karena mereka menjajakannya di dalam stasiun dan kereta. Stasiun Manggarai sebagai stasiun penghubung memang menjadi tempat yang strategis bagi para pedagang koran. Ada satu pedagang koran yang berdagang lapak di peron 5 dan 6. Pedagang ini pula yang memasok stok kepada pedagang-pedagang koran lainnya. Para pedagang koran ini umumnya berumur muda, bahkan yang sering menjajakan di kereta masih berumur dibawah umur dewasa. Pada pagi hari para pedagang koran ini sempat berjumlah 23 orang, dan sore hari ada yang sebagian dari mereka yang berjualan koran sore. Adapun keberadaan mereka tidak

selalu berada di Stasiun Manggarai sepanjang hari. Para tukang tukang koran menjelajahi kereta-kereta yang lewat dan berhenti dari stasiun ke stasiun lainnya

Pedagang meja di peron 5 dan 6 adalah pedagang yang cukup lama berdagang di Stasiun Manggarai. Mereka pada umumnya sudah berdagang lebih dari 10 tahun. Pedagang meja umumnya berjualan makanan dan minuman, mulai dari kopi, nasi beserta lauk, gorengan hingga rokok. Mereka dianggap orang-orang tua oleh para pedagang koran. Para pedagang meja ini semuanya tinggal di dekat Stasiun Manggarai. Selain itu menjelang sore hari, biasanya akan terlihat semakin banyak pedagang-pedagang lapak yang memadati peron 5 dan 6. Para pedagang lapak ini berbeda-beda barang jualannya. Ada yang berjualan kaos kaki, peralatan rumah dan kamar mandi, majalah-majalah baru dan bekas dan ada juga yang berjualan makanan-makanan seperti nasi bungkus, goreng-gorengan, dan lain-lain. Pada sore hari, para pedagang lapak ini berjumlah sangat banyak, sekitar lebih dari 20 pedagang. Mereka ada yang berjualan setiap hari, ataupun hanya hari kerja saja, dan ada pula yang berdagang musiman.

Selain pedagang-pedagang yang disebut diatas, ada juga pedagang yang benar-benar menempati lahan perdagangan, yakni pedagang kios. Pedagang kios adalah para pedagang yang menyewa tempat yang disediakan untuk berdagang di Stasiun Manggarai. Posisi mereka ada di dalam jajaran pintu masuk, ter;etak di depan peron 1. Mereka yang berdagang di kios setiap bulannya membayar Rp. 350.000 ke bagian administrasi stasiun.

2.4.3 Tukang Ojek dan Orang Hitam

Selain petugas stasiun dan para pedagang, juga ada kumpulan tukang ojek yang cukup banyak. Mereka terletak di depan halaman Stasiun Manggarai yang beroperasi dari pagi hari sampai jam 10 malam. Jasa yang mereka lakukan pastinya jasa transportasi, baik untuk para penumpang kereta melainkan juga untuk para pedagang. Para tukang ojek yang berjumlah cukup banyak ini memang tidak beroperasi di dalam Stasiun Manggarai, namun keberadaannya tidak bisa dilepaskan dari gejala sektor ekonomi informal di Stasiun Manggarai. Mereka cukup terlibat dalam perputaran uang dan jasa bersama para pelaku sektor

ekonomi informal lainnya di Stasiun Manggarai. Bukti 'sah'-nya keberadaan mereka yakni dengan adanya pungutan yang dibebankan kepada mereka.

Adapun pelaku yang mengambil pungutan adalah 'Orang Hitam', kumpulan beberapa orang yang diyakini keturunan Flores. Mereka memang berasal dari orang-orang Flores yang telah bergenerasi menetap di kawasan Manggarai. Para Orang Hitam yang beroperasi di Stasiun Manggarai hanya berjumlah lima orang. Mereka secara rutin mengumpulkan pungutan dari para pedagang dan tukang ojek.

