

## **BAB 3**

### **PETUGAS, PEDAGANG, PREMAN**

#### **3. 1 Petugas**

Stasiun Manggarai sebagai bagian dari fasilitas kota dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia, Dinas Perkeretaapian, Departemen Perhubungan RI. Pegawai PT. KAI, Daerah Operasi (Daops) Jakarta. Pegawai PT. KAI pada Stasiun Manggarai berjumlah 54 orang yang dikepalai oleh seorang Kepala Stasiun (KS), Bapak Reman S. Seorang kepala stasiun mempunyai tanggung jawab untuk segala macam perjalanan kereta api yang melewati Stasiun Manggarai. Selain itu Kepala Stasiun juga bertanggungjawab atas jadwal pencucian dan penitipan kereta yang secara langsung dipegang oleh bidang operasional.

Kepala Stasiun membawahi tiga divisi pada kinerja Stasiun Besar Manggarai, yakni Divisi Operasional, Divisi Sinyal dan Komunikasi, dan Divisi Administrasi dan Humas. Setiap divisi tersebut mempunyai ruangan masing-masing dan satu ruangan untuk Kepala Stasiun sendiri. Dari ketiga divisi tersebut, Divisi operasional lah yang mempunyai paling banyak pegawai, yakni sampai 21 pegawai. Divisi ini bertanggung jawab atas kesiapan Stasiun Manggarai sebagai stasiun kereta yang melayani penumpangnya. Sedangkan Divisi Sinyal dan Komunikasi bertanggungjawab atas jaringan dan lalu lintas perkeretapian. Sedangkan divisi Administrasi dan Humas bertanggung jawab atas pelayanan informasi dan hal lain yang sifatnya administratif.

Bapak Reman S. pertama kali bertugas di Stasiun Manggarai pada tahun 2006. Sejak itu banyak terjadi perubahan yang membaik dalam pengelolaan Stasiun Manggarai. Hal pertama yakni penambahan jumlah petugas stasiun. Sebelum Reman S. Mengepalasi stasiun, loket karcis stasiun yang berfungsi hanya tiga loket karena memang orang yang bertugas hanya enam orang yang dibagi dua waktu giliran kerja. Penambahan petugas juga terlihat pada petugas yang menjaga

pintu masuk dan petugas yang mengawas jalan-jalan menuju peron agar keamanan penumpang lebih terjamin.

Pada tahun kedua Bapak Reman bertugas, banyak perbaikan fisik dialami oleh Stasiun Manggarai. Mulai dari pengecatan ulang, penambahan kursi tunggu penumpang, perbaikan dan penambahan loket karcis, dan penambahan petugas kebersihan. Selama masa perbaikan fisik di Stasiun Manggarai, banyak terjadi negosiasi dan kompromi dengan para pedagang. Hal yang paling utama terlihat adalah disaat para petugas menambah kursi tunggu penumpang di peron 5 dan 6. Penambahan sarana ini mengharuskan para pedagang meja mempersempit ruang dagangnya, karena di tempat mereka berdagang juga merupakan tempat yang dipasang kursi tunggu penumpang yang baru. Namun pihak Stasiun Manggarai tetap mensisakan sebagian tempat untuk para pedagang, khususnya pedagang meja untuk selalu berdagang.

Setelah melalui berbagai perubahan kebijakan dan penertiban, pihak Stasiun Manggarai tetap membolehkan para pedagang meja untuk berdagang di peron 5 dan 6. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, pada Stasiun-Stasiun besar, pedagang diperbolehkan berdagang di dalam stasiun tetapi di tempat atau ruang yang telah disediakan oleh pengelola stasiun dan tidak boleh menempati peron stasiun. Hal ini mutlak harus diterapkan karena harus selaras dengan Undang-Undang Perkeretaapian dimana pihak stasiun wajib melakukan pengaturan, pengendalian dan pengawasan para penumpang kereta, baik saat menunggu maupun naik dan turun dari kereta<sup>7</sup>.

Para petugas pada dasarnya bekerja sesuai apa yang tertera dalam dasar operasional kinerja Stasiun Besar, namun keadaan di lapangan membuat mereka harus bekerja ekstra dengan mencari-cari ruang dalam dasar operasional kinerja tersebut. Terkait dengan keberadaan para pedagang meja yang mendapat ruang di Peron, seorang oknum petugas menyatakan bahwa hal itu disebabkan oleh kurangnya lahan formal untuk menampung para pedagang meja dan pedagang

---

<sup>7</sup> Berhubungan dengan Undang-Undang Republik Indonesia No. 23 tahun 2007 mengenai Perkeretaapian yang ditujukan kepada BUMN PT. KAI. Terkait dengan gejala yang terjadi di Stasiun Manggarai berhubungan dengan Bab Pembinaan, Penyelenggaraan, Prasarana, dan Bab Stasiun Kereta.

lapak. Selain itu untuk membangun lahan formal tersebut membutuhkan dana yang sampai saat ini tidak mereka dapatkan. Seorang petugas stasiun lainnya yang bernama Faisal menambahkan, bahwa keberadaan para pedagang meja adalah bagian dari pelayanan pihak Stasiun Manggarai kepada para penumpang kereta karena jumlah penumpang kereta yang lalu lalang di Stasiun Manggarai sangat banyak, dan lahan formal mereka tidak akan cukup menampung kebutuhan para penumpang kereta. Selain itu, petugas stasiun tadi juga berkata bahwa ruang para pedagang meja memang sudah ditempatkan di tempat yang seharusnya (di bagian ujung utara dan selatan peron 5 dan 6).

*Kita yang pasti tidak akan bisa menampung pedagang-pedagang karena ruang untuk dagang hanya segini (menunjuk pada ruang usaha yang formal). Terus kalo kita usahain juga tidak ada dana, lagipula toh kita sudah menempatkan mereka secara rapih, di pojok peron, jadi masih banyak tempat buat penumpang (Petugas Stasiun Manggarai)*

Lalu saat saya tanyakan kembali mengenai banyaknya pedagang lapak yang menempati peron 5 dan 6 saat sore dan malam hari, seorang petugas humas stasiun memberikan pernyataan:

*kalo itu kita udah susah, soalnya akses masuk stasiun banyak banget, disana ada (menunjuk arah-arah akses masuk Stasiun Manggarai), disana ada, disana juga. Terus kenapa mereka pada jualan di peron 6, ya karena peron itu aja yang paling rame seharian*

Setelah menemui beberapa petugas, akhirnya ada petugas yang mengatakan bahwa dalam mengurus keberadaan para pedagang itu semua diurus oleh Pak Erwin, seorang petugas Stasiun Manggarai dari divisi operasional. Dia lah yang mengatur mengenai bagaimana syarat para pedagang bisa berjualan di Stasiun Manggarai.

Pak Erwin adalah orang yang sulit ditemui, beliau sering diluar ruangan karena berkeliling stasiun mengawasi berbagai aspek operasional Stasiun Manggarai. Pada satu kesempatan Pak Erwin pernah berkata bahwa sebagai sesama manusia ia hanya membantu agar semua orang merasa senang. Ia mengakui bahwa sebagian besar dari pedagang meja sudah lama berdagang di Stasiun Manggarai, dan petugas-petugas juga banyak yang mengkonsumsi dagangan para pedagang tersebut. Terlebih lagi ia mengatakan bahwa dirinya dan pihak stasiun Manggarai berhadapan dengan penduduk sekitar dimana semua pedagang meja adalah orang-orang yang bertempat tinggal di kawasan Manggarai dan merasa Stasiun ini adalah bagian dari mereka.

*Tukang Ojek itu tidak bisa dihindari, karena mereka mengatakan mereka berada di luar Stasiun, dan tidak merugikan penumpang. Lagipula kalau itu masalah lalu lintas, itu urusan Polisi yang ada di situ. Kita semua sudah saling kenal, dan kita sudah sama-sama ngerti aturan bersama agar kita semua bisa kerja. (Pak Erwin, Petugas Stasiun Manggarai)*

Dari berbagai macam jawaban dan pernyataan para petugas Stasiun Manggarai, terlihat jelas bahwa para petugas memang mencari detil-detil yang menjadi pokok permasalahan yang tidak bisa dibantah oleh Undang-Undang Perkeretaapian. Namun di luar dimensi kebijakan dan birokrasi, situasi ini menempatkan Stasiun Manggarai sebagai ruang tersendiri, ruang yang menempatkan para pelaku sebagai unsur-unsur dari ruang budaya tersendiri, yakni sektor ekonomi informal

Penempatan para pelaku sektor ekonomi informal di Stasiun Manggarai sehari-harinya dipelihara Pak Erwin agar tercipta kegiatan ekonomi yang teratur. Selain itu, penempatan para pelaku sektor ekonomi informal juga dilakukan agar pelaksanaan pelayanan perkeretaapian tetap berjalan tanpa hambatan. Pak Erwin dianggap sebagai orang yang mengatur jumlah pedagang meja yang bisa menepati peron 5 dan 6. Sedangkan untuk jumlah keberadaan tukang ojek dan para

pedagang lainnya dikelola oleh dua petugas divisi operasional yang dikepalai oleh Pak Erwin sendiri.

*Saya bisa atur semuanya rapih, dan penumpang juga terbantu, dan ini kan memang tujuan pelayanan transportasi. ...di divisi saya ini saya sediain dua petugas yang tetap ngatur agar jangan kebanyakan atau sembarangan jualan.*

Pedagang meja dianggap mempunyai posisi khusus dalam penempatan yang diatur oleh Pak Erwin. Ia menganggap bahwa para pedagang ini yang memang dibutuhkan para penumpang, dan peron 5 dan 6 adalah peron yang paling ramai. Keberadaan para pedagang meja dianggap mempunyai kegunaan yang layak dipelihara oleh pihak Stasiun Manggarai. Tidak adanya lahan atau ruang yang bisa memuat para penumpang untuk bersinggah makan dan minum dianggap menjadi alasan utama. Selain itu, para penumpang kereta yang menganggap menunggu kereta adalah tidak pasti waktunya, sehingga para penumpang pasti akan tidak ingin jauh dari peron 5 dan 6. Hal ini membuat pedagang harus mendekati ke para penumpang.

*lokasi pedagang meja sudah pas disana (peron 5 dan 6), jadi dekat sama penumpang. Coba bayangin, kalo penumpang makan disini (dekat kantor) lalu kereta datang, mereka kan harus menyebrang empat peron itu juga kalo peronnya kosong (tidak dilewati kereta)*

Untuk pengaturan para tukang ojek dan para pedagang lainnya, Pak Erwin menugaskan Ikhsan dan Faisal sebagai petugas mengawasi kegiatan ekonomi mereka. Namun dalam kesehariannya, sebetulnya kedua petugas ini hanya mengawasi tiga orang yang disebut Orang Hitam. Ketiga pelaku ini memang kelompok yang dianggap mengontrol kegiatan ekonomi para pedagang dan tukang ojek. Kontrol yang dimaksud yakni kontrol uang 'setoran' yang diwajibkan kepada para pedagang dan tukang ojek. Ketiga orang ini lah yang memungut uang

setoran atau kadang disebut pungutan. Ketiga orang ini memang mempunyai akses langung kepada Pak Erwin, namun Pak Erwin tetap mengawasi kegiatan ketiga Orang Hitam ini dengan menugaskan dua petugas tersebut.

*Gomes cs itu udah bagian dari kita. Mereka kan jagoan daerah sini, jadi biar mereka aja. Tiap hari saya masih ngawasin mereka. Cuma kadang-kadang Faisal sama Ikhsan saya suruh kontrol.*

Kontrol ganda yang diterapkan Pak Erwin tidak lain memang karena adanya konsepsi informal dalam kegiatan pungutan. Untuk itu diharapkan memang bukan seorang petugas yang melakukan kegiatan pungutan tersebut. Namun pentingnya keberadaan dua petugas dan Pak Erwin untuk mengontrol yakni saat apabila ketiga Orang Hitam sudah tidak bisa mengontrol yang di luar kendali informalnya tersebut. Misalnya pada saat masuknya pedagang maupun tukang ojek baru sehingga jumlahnya terlalu banyak. Selain itu kedua petugas ini sebagai petugas resmi Stasiun Manggarai wajib mengetahui situasi dan kondisi terkini Stasiun Manggarai.

## **3. 2 Pedagang**

### **3. 2.1 Pedagang Meja**

Para pedagang meja, seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, adalah pedagang yang mempunyai meja dagang, dan terletak di bagian ujung utara dan selatan peron 5 dan 6. Sejarah bagaimana mereka bisa menempati peron 5 dan 6 menjelaskan fenomena sektor informal yang mendominasi kegiatan ekonomi di Stasiun Manggarai. Para pedagang meja ini umumnya berasal dari warga pemukiman kumuh di sekitar Stasiun Manggarai. Mereka adalah para pendatang dari berbagai daerah yang sudah lama bermukim di wilayah

Manggarai. Fenomena *melting pot*<sup>8</sup> yang terjadi di wilayah Manggarai mengakibatkan wilayah Manggarai padat penduduk dimana sebagian dari mereka juga sudah lama mengais rezeki di Stasiun Manggarai.

Pada tahun 1980-an pedagang kaki lima adalah isu yang ramai diperdebatkan dalam konteks perkotaan. Begitu juga di Stasiun Manggarai sebagai ruang publik yang dikelilingi pemukiman kumuh. Saat itu pedagang kaki lima sudah meramaikan arena Stasiun Manggarai. Semenjak dibangunnya jalur rangkaian dua rel di jalur kereta api Jabotabek, Stasiun Manggarai semakin tahun semakin ramai oleh para penumpang KRL, lalu makin ramai pula lah pedagang kaki lima beraktivitas di Stasiun Manggarai.

Para pedagang meja telah mengalami macam kondisi selama berjualan di Stasiun Manggarai. Posisi mereka pada masa yang lalu bukanlah di peron 5 dan 6. Ada yang pernah berjualan di halaman stasiun, ada pula yang berjualan di pangkalan ojek, ada pula yang memang sudah lama berjualan di peron. Puncak mengumpulnya para pedagang meja di peron 5 dan 6 terjadi pada masa krisis ekonomi masyarakat pada akhir tahun 1997. Pergerakan reformasi pada tahun 1998 membuat kegiatan para pedagang ini menjadi-jadi. Reformasi pada saat itu mereka artikan sebagai hak mencari uang sebebas-bebasnya. Setelah itu peron 5 dan 6 penuh dengan para pedagang meja.

Semenjak para pedagang meja ini berdagang di peron 5 dan 6, keadaan peron sangat berantakan. Semakin tahun pun semakin banyak yang berdagang. Posisi peletakkan para pedagang meja ini dulunya berjejer sepanjang peron dan memenuhi ruang peron. Namun semenjak September 2006, mereka lalu mempunyai tempat yang ditertibkan, namun cukup menguntungkan mereka, yakni di ujung peron. Di ujung peron 5 dan 6 ini mereka cukup mempunyai ruang tersendiri. Sejak itu kondisi berjualan seperti ini cukup bertahan lama.

---

<sup>8</sup> *Melting Pot* yang dimaksud adalah metafor dari gejala dimana masyarakat heterogen menyatu yang mana terdiri dari kebudayaan dan tradisi yang berbeda dan dikombinasikan dalam ruang yang baru. Dalam pandangan demokrasi, *melting pot* dianggap memberikan harmonisasi dan pertukaran budaya serta mengakibatkan munculnya kemandirian masyarakat sehingga terwujud organisasi masyarakat sipil yang baik. Pada kajian-kajian kontemporer, *melting pot* inilah yang menjadi akar gagasan mengenai multikulturalisme. (Hak Minoritas, Multikulturalisme dan Dilema Negara Bangsa, Noorsalim (ed.), 2007)

Selama mereka berjualan di peron 5 dan 6, pasti ada saja waktu mereka harus menyingkir dan memindahkan barang-barang mereka. Peristiwa ini biasanya disebut 'lagi razia'. Hal ini biasanya terjadi apabila adanya inspeksi Dinas Perkeretaapian, Departemen Perhubungan RI atau apabila adanya pergantian pejabat di PT. KAI ataupun pergantian Kepala Stasiun Manggarai. Masa waktu 'lagi razia' tersebut mulai dari satu sampai empat hari. Persitiwa 'lagi razia' terakhir terjadi pada masa peresmian jalur Ciliwung Blue Line (*circle area*) pada tanggal 30 November 2007. Pada waktu itu peron 5 dan 6 bersih tanpa ada pedagang meja satu pun selama tiga hari.

Pedagang meja berjumlah 16 orang (meja), jumlah itu belum termasuk orang-orang yang membantu para pedagang tersebut berjualan. Ke-16 pedagang ini terbagi ke dalam dua lokasi, yakni ujung utara dan ujung selatan peron 5 dan 6. Ada tujuh pedagang yang berjualan di bagian selatan, dan sembilan orang yang berjualan di ujung utara. Para pedagang ini berjualan makanan dan minuman seperti nasi dan lauk, kopi dan lainnya. Mereka menggunakan meja untuk berjualan dan meja tersebut bisa digunakan sebagai tempat penyimpanan barang-barang mereka. Para pedagang ini menyimpan perlengkapan dagangan yang sifatnya berat, berupa kompor, panci, termos, dan peralatan lainnya dengan cara memasukkan ke bawah atau di dalam meja lalu meja tersebut pun dapat ditutup dan dikunci sehingga berfungsi sebagai tempat simpan

Para pedagang meja rata-rata memulai aktivitas berjualannya pada waktu subuh. Ada sebagian dari mereka yang sudah menyiapkan bahan-bahan dagangan dari rumahnya ada pula yang memasak makanan-makanan di meja dagangannya. Lokasi tinggal para pedagang yang dekat dengan stasiun memungkinkan bagi mereka untuk mudah kembali ke rumah untuk mengambil perlengkapan dagangan mereka. Cara ini pada umumnya dilakukan semua pedagang meja.

Ros, seorang pedagang meja di Stasiun Manggarai sejak tahun 1993 berjualan di sekitar Stasiun Manggarai. Saat itu ia membantu bibinya yang berjualan nasi bungkus. Ros berasal dari Klaten, ia diajak bibinya yang telah lama berjualan di sekitar Stasiun Manggarai. Ibu Ros, demikian ia biasa dipanggil sudah berada di Stasiun Manggarai pukul 04.30. Ia telah menyiapkan berbagai

peralatan masak, dan ia pun mulai memasak goreng-gorengan pukul 05.00. Saat Ibu Ros menyiapkan gorengan, tidak lama datanglah Si Adong. Adong merupakan tukang ojek yang hampir tiap pagi membantu Ibu Ros membawa makanan dagangan. Saat itu Adong membawa nasi dan lauk-pauk, seperti sayur nangka, ikan goreng dan bahan-bahan makanan yang siap dimasak.

Tidak lama kemudian, tampak pula pola persiapan dagang yang dilakukan beberapa pedagang meja yang bisa saya lihat. Sejak pukul 06.00 mulailah kesibukan para pedagang ini melayani pembeli yang kebanyakan orang-orang yang berangkat kerja. Hari itu di ujung selatan peron 5 dan 6 hanya lima meja yang terbuka. Dua meja lagi tertutup dan digunakan oleh beberapa anak-anak stasiun untuk tidur-tiduran. Ibu Ros terlihat sibuk melayani seorang pria yang diceritakannya adalah seorang petugas keamanan sebuah kantor di daerah Mangga Besar. Ibu Ros mengakui bahwa sebagian besar pelanggannya cukup rutin sarapan di meja dagangannya. Jenis makanan yang ia jual setiap pagi pun umumnya sama setiap hari.

Saat itu ujung utara peron 5 dan 6 lebih sepi pembeli dibanding ujung selatannya. Menurut pengamatan saya, sejak saya berada di Stasiun Manggarai pagi itu, para pedagang di ujung utara memang lebih lambat menyiapkan dagangannya. Ibu Aisyah, salah satu pedagang meja di bagian utara peron mengatakan:

*...dari dulu memang bagian sini yang beli rada siangan. Makanya kita juga rada siangan nyiapinnya. Lagipula orang-orang yg jualan sini emang rumahnya rada jauh.*

Setelah mengetahui lebih lanjut, saya menemukan fakta bahwa mereka bertempat tinggal di 'kampung ujung', begitu sebutannya. Mereka menyebutnya 'kampung ujung' karena memang letaknya di paling ujung Kampung Manggarai, persisnya sebelum kantor Kelurahan Kebon Manggis. Setelah kampung itu memang ada jalan besar yang membatasi, dan jalan tersebut mengarah ke Jalan

Matraman dan Jatinegara. Kemudian, apakah itu alasan mereka datang setelah para pedagang meja di peron selatan? Pada saat itu saya berpikir mengenai dua hal, pertama mengenai pengelompokan para pedagang meja, kedua mengenai mengapa mereka datang lebih siang. Letak yang mereka sebut lebih jauh pun sebetulnya tidak begitu jauh, apabila mereka mengutamakan kepentingan ekonomi, apalagi yang sebetulnya mereka sebut lebih jauh itu hanya berjarak sekitar 300 meter dari Stasiun Manggarai.

Pengamatan saya kemudian membuat saya sadar bahwa, hal yang menyebabkan mereka datang lebih telat karena, sebagian besar calon penumpang yang menunggu di peron 5 dan 6 berada di ujung selatan peron. Kenyataan ini saya cek lagi dengan menanyakannya kepada orang yang sedang menunggu kereta di pagi hari. Dia mengatakan bahwa dia lebih senang menunggu di bagian selatan karena biasanya gerbong belakang lebih 'sepi' dibanding gerbong-gerbong didepannya. Lebih 'sepi' tentunya tidak diartikan sebagai 'sepi', tetapi memang isi penumpang gerbong di belakang tidak lebih ramai dibanding gerbong-gerbong di depannya dimana banyak orang bergelantungan. Hal ini jelas membuat para pedagang meja di bagian selatan peron 5 dan 6 lebih ramai didatangi pembeli karena memang jauh lebih banyak orang yang menunggu kereta disana. Selain itu situasi ini membuat para pedagang koran lebih sering beredar di bagian selatan peron.

Hal ini saat itu saya cukup sesali karena saya menunggu beberapa hari untuk mengetahui mengapa para pedagang meja di bagian utara datang setelah para pedagang di bagian selatan. Kalau saja saya menanyakannya lebih jauh kepada para pedagang tentunya saya langsung mendapatkan jawabannya saat itu juga. Akan tetapi, saya juga mendapatkan fakta mengenai pengelompokan pedagang meja. Dibalik berbedanya letak tempat mereka berdagang, yakni bagian utara dan selatan, mereka juga dibedakan dengan letak tempat tinggalnya.

Ibu Ros dan enam pedagang meja lainnya bertempat tinggal di kawasan pemukiman kumuh yang terletak persis di seberang Stasiun Manggarai. Komunikasi sehari-hari diantara mereka memang cukup dekat. Mereka saling kenal dan mengobrol secara 'lokal'. Sempat suatu saat saya mendengar mereka

(tiga diantaranya) mengobrol mengenai seseorang yang meninggal di dekat rumah mereka. Lokalitas ini murni dipengaruhi tempat tinggal saja, karena saat saya menanyakan mengenai etnisitas mereka mengakui bahwa mereka berasal dari daerah yang berbeda. Ibu Ros mengatakan bahwa mereka sudah melupakan darimana mereka berasal, karena sudah lama tinggal di wilayah Manggarai, seperti yang diungkapkannya:

*Saya sama Bang Ipul emang dari dulu tetangga. Dia dulu datengnya dari Garut*

*(disambar oleh Bang Ipul) Ya Garut mah udah 20 tahun yang lalu. Saya besar sama kakak saya yang paling tua, dia yang bawa saya kesini.”*

*“Pokoknya Bang Ipul dari dulu rumahnya nggak pernah jauh dari saya biar kata udah kena dua kali kebakaran (disambut tawa oleh orang-orang). Ya kalo kata orang susah bareng seneng bareng, ya begitu orang-orang sini.*

Siang hari, stasiun tidak cukup ramai seperti pagi hari. Ibu Ros pulang ke rumahnya untuk menyiapkan makanan di rumahnya. Hal ini juga dilakukan oleh empat ibu-ibu pedagang meja lainnya. Ibu Min misalnya, ia keluar dari Stasiun Manggarai pukul 11.00 untuk menyiapkan makanan di rumahnya. Menurutnya, pukul 12.00 biasanya anaknya sudah pulang dari sekolah dan suaminya pulang dari tempat kerjanya. Selama ibu-ibu ini pulang ada orang-orang yang menjaga dagangannya. Orang-orang ini merupakan kerabat-kerabat ibu-ibu tersebut. Ada Iwan, seorang keponakan dari Ibu Ros. Iwan menjaga dagangan Ibu Ros dari pukul 11.00 sampai pukul 15.00. Saat itu memang waktu yang sepi bagi pedagang meja. Selama itulah waktu bagi Ibu Ros untuk beristirahat, dan menyiapkan makanan dagangan untuk sore dan malam.

Pada siang hari, dagangan di bagian utara peron 5 dan 6 juga tidak begitu ramai. Lain halnya dengan ibu-ibu pedagang meja di bagian selatan, ibu-ibu pedagang meja di bagian utara tetap menjaga dagangannya. Selain mereka memang datangnya lebih siang, nyatanya keadaan di bagian utara lebih banyak

didatangi dibanding dagangan di bagian selatan. Ibu Aisyah adalah seorang ipar dari Aruk yang juga seorang pedagang meja di bagian utara peron 5 dan 6. Aruklah yang membawa Ibu Aisyah ikut berdagang di Stasiun Manggarai. Pada saat dulu Ibu Aisyah berdagang di dekat kantor Kelurahan Kebon Manggis. Sejak 2001 Ibu Aisyah ikut berdagang di Stasiun Manggarai dengan Aruk.

Hubungan saudara yang terjalin di antara Aruk dan Ibu Aisyah memudahkan hubungan antara Ibu Aisyah dengan para pelaku sektor ekonomi informal di Stasiun Manggarai. Aruk adalah seorang yang cukup lama berkegiatan di Stasiun Manggarai. Dia merupakan salah seorang yang sempat dikategorikan sebagai 'Orang Hitam'; seorang keturunan Flores yang sudah mulai berada di kawasan Manggarai sejak lama. Aruk dapat diperhitungkan sebagai 'perantara' yang dapat menginformasikan para pedagang meja mengenai kebijakan-kebijakan di Stasiun Manggarai. Apabila memang ada satu hari atau lebih dimana peron 5 dan 6 harus bersih, maka Aruk menjadi bagian dari koordinasi pengaturan tersebut. Petugas Stasiun memang bertugas mengatur ketertiban dari peron-peron di Stasiun Manggarai, namun dengan adanya Aruk, maka petugas Stasiun hanya memerintahkan Aruk untuk mengkoordinasikannya dengan pengawasan beberapa petugas.

Sepanjang hidupnya sebagai pelaku sektor ekonomi informal di Stasiun Manggarai, Aruk sudah kenal dekat dengan sebagian petugas Stasiun Manggarai walaupun para petugas tersebut sering dipindahtugaskan. Hal ini terjadi karena memang Aruk cukup dikenal sebagai orang yang bisa menghubungkan para oknum petugas dengan para pedagang atau siapapun yang ingin memanfaatkan sumber daya di Stasiun Manggarai. Walaupun kini Aruk dikategorikan sebagai seorang pedagang, namun ia tetap menjadi perantara komunikasi dan koordinasi mengenai kebijakan dari Stasiun Manggarai.

Pada saat menuju sore, para pedagang meja mulai sibuk menyiapkan makanan-makanan yang selesai dimasak dan dibawa dari rumahnya. Mulai pukul 16.00 WIB para penumpang kereta mulai memadati peron 5 dan 6. Kebanyakan dari mereka adalah penumpang yang menunggu kereta ke arah Depok dan Bogor. Pada saat sekitar sore hari memang banyak yang menunggu kereta arah Depok

dan Bogor karena di Stasiun Manggarai tersedia kereta yang baru mulai perjalanan dari Stasiun Manggarai dan gerbongnya kosong penumpang.

Pada sore itu, Ibu Ros melayani banyak pelanggan sekaligus menemani apra pelanggannya mengobrol. Bahan obrolan biasanya tidak menentu, dan Ibu Ros lebih sering mengomentari saja. Hubungan penumpang kereta yang sudah menjadi langganan Ibu Ros dan para pedagang meja lainnya sudah cukup akrab. Bahkan para pedagang meja tidak segan menyilahkan para pelanggannya mengutang terlebih dahulu pembayaran konsumsi dagangan mereka. Situasi seperti ini pada dasarnya tidak sembarangan terjadi. Ibu Ros hanya berani memberikan utang kepada pelanggan yang benar-benar dipercaya dan yang memang menggunakan Stasiun Manggarai sebagai bagian dari perjalanan ke tempat kerjanya sehari-hari. Selain itu, Ibu Ros juga tidak begitu khawatir karena Ibu Ros bisa sewaktu-waktu menggunakan jasa 'Orang Hitam' untuk membantu menagihkan utang kepada pelanggan yang sudah lama berhutang dengan jumlah yang cukup besar pula.

*Kalau hutang ya kadang-kadang saya kasih, tapi buat orang yang saya kenal tiap hari lewat stasiun. ...kalo ada yang nggak bayar-bayar, saya minta tolong Jon buat nagihin. ... ya kadang-kadang Jon pura-pura bantu saya dagang, terus dia nagihin.*

Keadaan yang cukup ramai dilalui para pedagang meja hingga pukul 21.00, selain itu dagangan mereka juga sudah habis. Pada saat itu para pedagang meja mulai merapihkan meja dagangannya. Mereka memasukkan alat-alat masak, piring, sendok, dan lainnya ke dalam meja itu sendiri, dan menutup meja itu menjadi tempat penyimpanan alat-alat dagangannya. Selama mereka mulai merapihkan kadang anak-anak stasiun dan para penjual koran ikut membantu walaupun mereka kadang juga memberikan makanan bagi anak-anak stasiun dan para penjual koran tersebut.

### 3.2.2 Pedagang Koran

Setiap hari Senin, para pedagang koran berkumpul di pojok peron 5 dan 6, di sebuah lapak milik seorang pedagang koran. Setiap Senin sore itulah para penjual koran mengumpulkan sebagian hasil penjualan koran yang diambil dari lapak seorang pedagang koran tersebut. Ramda adalah seorang yang menjaga lapak milik Bapak Nanang yang telah terletak di Peron 5 dan 6 Stasiun Manggarai sejak tahun 2001. Selama tujuh tahun ini Pak Nanang sudah mempercayakan beberapa pemuda untuk menjaga lapak korannya tersebut. Lapak koran itu tidak terlalu besar bahkan sangat kecil, namun hampir semua penjual koran keliling yang bekerja di Stasiun Manggarai mengambil koran dari lapak koran Pak Nanang. Ramda sendiri sudah tiga tahun menjadi pekerja lapak koran Pak Nanang, dan dia mengatur sirkulasi penjualan koran baik yang dijual di lapak dan yang dijual oleh para pedagang. Hal yang cukup menarik dari pertemuan para penjual ini adalah para penjual koran ini secara umum dibagi kedalam dua bagian, kelompok umur dewasa dan remaja.

Pada sore itu terlihat tujuh penjual koran berusia sekitar 11-15 tahun dan enam penjual koran berusia 18-21 tahun. Semuanya bergiliran menghitung jumlah koran yang mereka jual selama hari Selasa-Senin sebelumnya. Hitungan koran terjual diambil dari jumlah koran yang diambil dikurangi jumlah koran yang dikembalikan (yang tidak laku/sisa). Dalam sehari biasanya mereka mengambil 30 koran setiap paginya. Hal itu berlaku umum, dan mereka masih bisa mengambil sejumlah koran sore untuk dijual, dan juga koran pagi yang dijual murah di sore hari. Jadi pertemuan dilakukan satu per satu tersebut disebabkan oleh jumlah koran yang diambil masing-masing penjual koran berbeda-beda. Pada kenyataannya tidak semua penjual koran menjajakan koran di sore hari. Hal itu juga tidak termasuk ada tabloid mingguan atau dua mingguan yang kadang bisa mereka jual.

Para penjual koran memulai rutinitasnya sejak pagi-pagi sekali, seperti halnya pedagang meja, mereka memulai aktivitasnya sejak subuh. Aktivitas yang dimulai subuh ini memang hanya dilakukan oleh para penjual koran yang dewasa karena mereka memang menjajakan koran tidak hanya di Stasiun Manggarai,

tetapi juga menjajakan di dalam kereta sejak pukul 05.30 WIB. Setelah itu pukul 06.30-07.00 WIB para penjual koran anak-anak dan remaja memulai mengambil koran di lapak koran, dan menjajakan koran di sekitar Stasiun Manggarai, khususnya di peron 5 dan 6. Kemudian mulai pukul 08.00 mereka memulai menjajakannya di kereta-kereta jurusan Depok dan Bogor yang relatif tidak terlalu ramai.

Lama waktu jualan para penjual koran yang dewasa memang lebih lama, dan mereka kira-kira sampai melalui 7-8 kali bolak-balik kereta rute Jakarta-Depok, Depok-Jakarta. Hal ini berbeda dengan para penjual koran berusia anak-anak-remaja yang hanya sampai pukul 10.00 sudah kembali 'mangkal' di Stasiun Manggarai. Mereka pun hanya menjajakan koran sejauh-jauhnya sampai Stasiun Kalibata atau kadang-kadang sampai Stasiun Pasar Minggu. Untuk hal ini, para penjual koran meyakini bahwa akan sangat jarang penumpang yang membeli koran setelah Stasiun Pasar Minggu, apalagi di Pasar Minggu juga banyak penjual koran.

*Saya udah mulai jualan pagi-pagi pas penumpang berangkat, bolak-balik, sejauh-jauhnya ke Kalibata terusan balik lagi sampe Juanda, ya begitu balik lagi. Biasanya sampe jam sepuluh kita istirahat, nanti siang-siang kita usaha deh jual-jual koran (tabloid) bola, otomotip, sama koran-koran pagi sisa. Koran pagi sisa juga masih saya jual murah kalo sore (Angga, penjual koran).*

Setelah mengamati kegiatan para penjual koran, hal yang belum terkuak adalah mengenai Ramda si penjaga lapak koran dan yang mempunyai lapak koran itu sendiri, Pak Nanang. Ramda dulunya adalah penjaja koran di Stasiun Manggarai dan mengambil koran dari lapak koran Pak Nanang. Ramda sempat lima tahun menjadi penjaja koran sampai akhirnya bekerja langsung di lapak koran Pak Nanang. Ia seorang pemuda yang sejak kecil sudah tinggal di dekat kawasan Manggarai, persisnya di Menteng Tenggulun.

Ramda mulai berjualan koran di Stasiun Manggarai sekitar sembilan tahun lalu. Seusai SMP ia menetapkan kehidupan sehari-harinya dengan berjualan koran dengan teman-teman sepermainannya. Hingga akhirnya Ramda menetap berjualan di Stasiun Manggarai karena ia merasa cukup laku berjualan, berbeda dengan teman-temannya yang tidak berjualan koran di Stasiun Manggarai. Hubungan ekonomi yang baik dan menguntungkan yang dijalin dengan Pak Nanang membuat ia pun dipercaya menjaga dan mengatur lapak koran di Stasiun Manggarai.

Lebih jauh lagi, sosok Pak Nanang adalah orang yang jarang terlihat di Stasiun Manggarai, namun dia adalah orang yang cukup lama dikenal di Stasiun Manggarai. Pak Nanang adalah mantan petugas Stasiun Manggarai yang kini bertugas di Stasiun Gondangdia. Pak Nanang mulai membuka lapak koran sejak tahun 1998, dengan alasan untuk pemasukan tambahan saat krisis ekonomi, dan konon pasca perpindahan kekuasaan era reformasi, konsumsi koran meningkat di Stasiun Manggarai khususnya.

Sebelumnya, para penjual koran yang menjajakan koran di Stasiun Manggarai adalah penjaja koran yang naik turun kereta, dan tidak mengambil stok koran di Stasiun Manggarai. Pak Nanang yang saat bertugas di Stasiun Manggarai sering mengatur seberapa lama waktunya para penjual koran itu menjajakan koran di Stasiun Manggarai. Kemudian setelah mengajak para penjual koran agar membeli koran dari dirinya ia membuka lapak koran di Stasiun Manggarai. Hal ini ia lakukan dengan bantuan adiknya yang memang mempunyai toko koran yang besar di daerah Jatinegara dan mengambil stok dari toko adiknya.

Sejak membuka lapak koran, Pak Nanang tidak pernah secara khusus menjaga bahkan mengawasi kegiatan lapak korannya tersebut. Semua aktivitas lapak korannya ia serahkan kepada seseorang untuk mengurusnya, baik saat mengambil koran dari Jatinegara, mengatur jumlah penjualan kepada para penjual koran keliling dan pengaturan hasil pemasukan. Pada awalnya yang mengurus lapak koran adalah anak buah dari adiknya dan berganti-ganti walaupun tetap anak buah adiknya. Setelah tiga kali mengganti orang, akhirnya Ramda lah yang dipercaya sebagai anak buah pertamanya dan bertahan selama lima tahun.

*Pak Nanang dulu yang manggil saya biar saya ambil koran disini, terus gara-gara anak buah adeknya yang dulunya jaga lapak dipanggil melulu ke Jatinegara (toko koran adiknya Pak Nanang), terus saya yang disuruh jaga lapak, sampe Pak Nanang pindah, lapaknya tetep jalan (Ramda, Pedagang Lapak Koran)*

Lapak koran Pak Nanang yang terletak di peron 5 dan 6 ini tidaklah lepas dari kewajiban kontribusi terhadap Stasiun Manggarai sendiri. Kewajiban pembayaran pungutan yang dibebankan persis seperti kewajiban para pedagang meja dengan cara pembayaran yang sama pula. Biaya tersebut sudah termasuk biaya keberadaan para penjual korannya. Hal ini diutarakan oleh Ramda bahwa para penjual koran memang bagian dari Stasiun Manggarai dan bekerja disana, namun para tukang koran juga sering bekerja keliling di kereta. Ramda pun juga menegaskan bahwa hal ini juga tidak lepas dari peran Pak Nanang yang ‘menitipkan’ para tukang koran ini kepada para petugas Stasiun Manggarai.

### **3. 2.2.1 Kegiatan Para Penjual Koran: Anak Stasiun yang Berkembang**

Penjual koran keliling seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, merupakan para pemuda yang tinggal di pemukiman sekitar kawasan Manggarai. Mereka pada umumnya mempunyai pengalaman pendidikan formal yang rendah dan sudah lama terlibat dengan kehidupan ekonomi di Stasiun Manggarai. Pada uraian sebelumnya tertulis bahwa ada dua bagian umur pada kelompok penjual koran di Stasiun Manggarai. Kelompok umur dewasa pada umumnya sudah menjadi tukang koran sejak remaja, seperti halnya Ramda yang sudah memulai menjual koran keliling sejak putus sekolah saat SMP, yakni pada usia 15 tahun. Teman-teman penjual koran yang dewasa (18-21 tahun) dulunya adalah anak-anak yang putus sekolah dan suka bermain di Stasiun Manggarai, dan ada pula yang sempat menjadi tukang semir, ojek payung, tukang parkir, dan ada pula yang bekas kuli angkut. Sedangkan kelompok penjual koran yang anak-anak-remaja

(11-15 tahun) adalah anak-anak yang cukup berada pada kehidupan yang sangat miskin. Keluarga mereka ada yang bertempat tinggal di gubuk-gubuk pinggiran Stasiun Manggarai, dan anak-anak ini sebagian ada yang sering tidur di Stasiun Manggarai. Saat salah satu dari mereka, Angga menjadi tukang koran keliling dan suka singgah di Stasiun Manggarai, adalah saat dimana mereka saling mengenal dan berkelompok. Angga menganggap teman-temannya bisa diajak berjualan koran dan mereka pun dikenalan dengan Ramda si pedagang lapak koran.

Keuntungan utama dari bekerja dengan Pak Nanang adalah jaminan jualan di Manggarai, dan bahkan memanfaatkan Stasiun Manggarai sebagai arena sosial maupun sebagai sumber daya lainnya. Ramda mengatakan bahwa para penjual koran sering ada yang tidur di stasiun dan sudah banyak yang akrab dengan pedagang-pedagang lain.

*Saya juga ajak-ajak temen aja jual koran, yang udah jualan saya suruh ambil koran disini, abisan stok koran di Jatinegara banyak banget, Pak Nanang sih bae bae aja. Lagipula daripada anak-anak sini kerjanya nyapu gerbong suka kena razia.... temen-temen saya (yang seumuran) juga akhirnya ngambil koran disini, biar kita ngumpul-ngumpul disini (Stasiun Manggarai) lagipula enak disini, urusannya gampang. (Ramda)*

Ramda menegaskan bahwa pada umumnya para penjual koran ini bisa lepas dari berbagai kesulitan maupun suramnya hidup setelah rutin berjualan koran. Ia juga mengatakan bahwa sebelumnya teman-temannya ini melakukan pekerjaan yang cukup riskan, dan dekat dengan pengaruh-pengaruh jahat. Ia mengatakan:

*kalo orang dari luar (Stasiun Manggarai) tau mereka cuma tukang sapu (gerbong) atau ngamen, gampang kena sama orang, biasanya disuruh nyopet atau gak dipaksa sewa alat ngamen*

Adam adalah contoh seorang penjual koran yang mengaku berasal dari sebuah keluarga di Kebon Baru, Jakarta Timur. Ia mengaku bosan hidup sulit dengan seorang ayah yang bekerja sebagai supir bajaj dan mempunyai empat orang saudara. Berbagai perjalanan hidup telah ia jalani, mulai menjadi pengemis, pengamen, tukang sapu di gerbong kereta sampai menjadi pencopet. Sejak pergi dari rumah, ia langsung akrab dengan pergaulan di sekitar kereta Jabodetabek hingga akhirnya bergabung dengan komunitas anak jalanan di Stasiun Manggarai. Mulai dari pergaulan itulah ia banyak mengenal para pedagang di Stasiun Manggarai. Adam merupakan bagian dari kelompok anak stasiun yang suka tidur di Stasiun Manggarai. Berbagai macam profesi yang pernah ia jalani pun ia kerjakan bersama anak-anak stasiun.

Pengalaman yang ia rasakan selama di Stasiun Manggarai membawa Adam pada Ibu Ros, pedagang meja. Ibu Ros merupakan orang yang telah mendidik Adam agar menjauhi kehidupan yang negatif, khususnya saat Adam masih melakukan aksi pencopetan di kereta. Adam yang sudah cukup dekat dengan Ibu Ros, sering menitipkan uang hasil kerjanya pada Ibu Ros. Hal ini cukup penting dilakukan oleh Adam karena resiko sebagai penjual koran keliling di kereta cukup rawan pemalakan. Selain itu penitipan uang juga berguna bagi Adam karena hasil jual koran disetor seminggu sekali, sehingga menghindarkan Adam dari pemborosan.

Hubungan yang cukup baik ini juga membuat Adam membantu pekerjaan Ibu Ros, seperti mengambil air, membuang sampah, dan membereskan meja dagangan saat tutup. Adam pun sudah rutin diberi makanan oleh Ibu Ros, walaupun kadang hanya seadanya. Hubungan sosial diantara mereka merupakan salah satu contoh bahwa anak-anak stasiun yang membangun interaksi dengan para pelaku lainnya mempunyai nilai lebih dalam memanfaatkan hubungan untuk kepentingan ekonomi dan bahkan jaminan keamanan di Stasiun Manggarai.

### **3.2.3 Pedagang Lapak/Eceran**

Selain adanya pedagang meja dan pedagang koran, di saat sore hari kita bisa melihat banyaknya pedagang lapak yang memenuhi peron 5 dan 6 Stasiun

Manggarai. Pedagang lapak itu terdiri dari pedagang alat-alat rumah tangga, pedagang pakaian, pedagang makanan, pedagang buku dan majalah, dan pedagang sepatu dan sandal. Selain itu ada juga pedagang-pedagang eceran yang suka datang dan pergi seperti pedagang 'gorengan', pedagang tahu dan pedagang minuman botol. Walaupun ada perbedaan antara dua jenis pedagang ini dimana pedagang lapak adalah pedagang yang membuka lapak dan menetap pada sebidang tempat di peron 5 dan 6 pada waktu sore dan malam hari. Sedangkan pedagang eceran ini disebut bagi pedagang yang bisa dengan mudah membawa dagangannya dan bisa pindah tempat semauanya. Namun pedagang eceran yang bisa berpindah-pindah itu pun pada kenyataannya menetap untuk waktu sementara pada suatu tempat di peron 5 dan 6. Jadi, atas dasar itu saya menggolongkan mereka sebagai pedagang lapak.

Istilah pedagang lapak sendiri adalah hal yang saya temukan dari seorang petugas stasiun. Pedagang lapak ini hanya menempati peron 5 dan 6 Stasiun Manggarai dan hanya berdagang mulai sore sampai malam hari. Pada waktu sore dianggap adalah sebagai waktu mulai banyaknya kembali para penumpang berada di Stasiun Manggarai. Sesuai dengan pengamatan yang ada, Stasiun Manggarai sangat terlihat ramai mulai sekitar pukul 17.00 dan memuncak pada saat 18.00 – 19.00, dan mulai berkurang pada pukul 20.00. keberadaan penumpang ini cukup dimanfaatkan para pedagang lapak ini, dan memang kegiatan berdagang mereka di Stasiun Manggarai cukup rutin dan ramai pembeli.

Ipen (40) merupakan penjual minuman botol yang telah berdagang di Stasiun Manggarai sejak tahun 1998. Sejak siang hari ia berdagang keliling kereta mulai dari Stasiun Jakarta Kota hingga Bogor. Namun pada kenyatannya hal itu jarang lagi ia lakukan karena saat siang dan sore hari kerap terjadi pemeriksaan pedagang oleh petugas PT. KAI, jadi Ipen seringkali berhenti di stasiun-stasiun. Alasan ia terus berdagang mulai sore sampai malam hari di Stasiun Manggarai karena pada waktu sore dan malam hari, gerbong-gerbong kereta pasti penuh dengan pedagang minuman botol sepertinya, karena dijamin kalau sudah mendekati waktu Maghrib para petugas sudah tidak lagi melakukan pemeriksaan. Jadi, Ipen merasa lebih baik 'mangkal' di Stasiun Manggarai. Baginya, berjualan

di Stasiun Manggarai adalah kesempatan yang baik, karena pedagan seperti dia ini sangat banyak jumlahnya.

Selain itu ada pula Arif, pedagang sepatu dan sandal yang berdagang di Stasiun peron 5 dan 6 Stasiun Manggarai. Ia benar-benar menaruh sebuah terpal untuk menjadi batasan lapaknya dan sebagai alas barang-barang jualannya. Ia sudah mulai berjualan di Stasiun Manggarai sejak tahun 2005, sebelumnya ia membuka lapak di kawasan Jatinegara, namun terkena penertiban sampai sekarang. Bagi Arif, berjualan di Stasiun Manggarai dilaluinya dengan cara mengenal langsung orang yang biasa mengambil pungutan bagi para pedagang. Hal ini secara gamblang ia lakukan karena memang ia ingin melanjutkan terus aktivitas berdagang, dan ia melihat ada peluang di Stasiun Manggarai. Ia mengaku hanya mengenal petugas yang biasa bertugas di pintu 'bayangan' bagian selatan Stasiun Manggarai. Jalur masuk ini kadang ia lewati dan mau tidak mau harus mengenal para petugas di pintu tersebut. Namun ia lebih sering memasuki Stasiun Manggarai melalui kereta.

Arif mengaku mengenal Jon, seorang yang ditugaskan para petugas stasiun untuk menagih pungutan dari para pedagang-pedagang lapak seperti Arif. Setiap kali berdagang ia dipungut Rp. 3.000 dan langsung diserahkan saat Jon menagihnya. Berbeda dengan Arif, Ipen dan para pedagang eceran seperti pedagang tahu, pedagang minuman, dan pedagang 'gorengan' hanya dipungut Rp. 1.000 karena dianggap hanya pedagang lewat saja. Seperti Arif, Acep yang berdagang pakaian juga memberikan Rp. 3.000 pada Jon. Bagi mereka, keberadaan Jon-lah yang menjadi penentu keberadaan mereka. Kadang bahkan jumlah pedagang lapak bisa bertambah atau berkurang jumlahnya, dan yang mengatur akses para pedagang ini adalah Jon.

Selama pengamatan berlangsung, tidak kurang dari 26 pedagang lapak berdagang di Stasiun Manggarai, khususnya di peron 5 dan 6. Jumlah ini belum termasuk pedagang-pedagang yang keluar masuk kereta, seperti pedagang buah, pedagang asesoris perempuan, dan pedagang-pedagang lainnya. Keberadaan mereka sebetulnya tidak terlalu berpengaruh bagi hubungan-hubungan sosial yang terjalin pada para pelaku sektor informal di Stasiun Manggarai. Beberapa

pedagang lapak yang saya amati bahkan tidak mengenal para pedagang meja, dan semuanya cukup mengenal Jon. Hubungan yang terjadi diantara para pedagang lapak ini murni hubungan ekonomi dan pemanfaatan sumber daya dimana seorang Jon yang menjadi *access point* bagi mereka.

### 3.3 Preman

*Di Stasiun sih gak ada bang yang namanya preman, gak kaya di terminal. ...cuma yang minta duit ya pasti ada lah. ...kita biasa ngasih dua ribu ke polisi ama dua ribu lagi ke Hendrik. Nah Si Hendrik itu yang ngasih ke petugas stasiun. Nah masa polisi kite sebut preman, ya mampus nanti. (Willy, tukang ojek)*

Dari kutipan diatas terlihat memang tidak ada seorang yang dianggap preman. Namun kegiatan setoran uang pasti ada. Pada penggalan wawancara diatas memperlihatkan seorang bernama Hendrik. Ia adalah seorang keturunan Flores yang biasa disebut “Orang Hitam”. Dari penjelasan sejarah di bab sebelumnya menjelaskan bahwa dulunya banyak imigran dari daerah Manggarai, Flores Barat. Sampai saat ini masih ada sejumlah orang-orang keturunan Flores. Sebagian orang-orang ini, khususnya yang berumur muda, mengambil bagian dalam kegiatan ekonomi di Stasiun Manggarai. Peran mereka adalah perantara dari para petugas Stasiun Manggarai yang bertugas mengambil uang setoran (pungutan) dari tukang-tukang ojek dan para pedagang. Mereka berjumlah lima orang, dan sehari-harinya mempunyai giliran waktu beroperasi.

Kumpulan Orang Flores ini tidak memiliki nama tertentu. Hanya orang sering memberi sebutan Orang Hitam. Di antara para Orang Hitam yang beroperasi di Stasiun Manggarai, tidak ada yang dituakan. Hanya memang Hendrik merupakan adik sepupu Gomes yang juga bawaannya Gomes dan lebih diatur oleh Gomes. Di samping itu, pengakuan para pelaku sektor informal terhadap mereka memang berjalan secara bertahap. Jika telah diakui, maka para Orang Hitam pun mendapat perlakuan yang berbeda dari para pedagang dan Tukang Ojek.

Pengakuan yang dimaksud adalah pengakuan atas pemberi setoran oleh Para Pedagang Meja, Pedagang Lapak/Eceran, dan para Tukang Ojek atas bentuk kegiatan yang dilakukan para Orang Hitam ini. Bentuk kegiatan para Orang Hitam adalah jasa perantara sewa lapak/ruang di Stasiun Manggarai yang nanti akan disalurkan kepada para oknum Stasiun Manggarai. Selain itu para Orang Hitam juga memberikan jasa keamanan, dan jasa penagihan utang.

Setiap pagi ada Hendrik yang bertempat tinggal di kawasan pemukiman sebelah timur Stasiun Manggarai mengumpulkan uang setoran dari para tukang ojek. Ia khusus mengumpulkan setoran dari tukang-tukang ojek yang beroperasi di pagi sampai siang hari (hal ini diperkuat dengan foto pada lampiran gambar 8). Selain itu juga ia kadang mengambil setoran dari para tukang bajaj. Pengambilan setoran dari tukang bajaj ini sifatnya tidak rutin karena para tukang bajaj tidak selalu mangkal di depan Stasiun Manggarai di pagi atau siang hari.

Hendrik mengaku bahwa pekerjaan ini sudah ia lakukan tahun 1999. Pada saat itu, Hendrik yang merupakan pemuda yang lahir di sekitar pemukiman Manggarai sudah sering melihat cara kerja perantara uang setoran dari kakak sepupunya, Gomes. Berbeda dengan Hendrik yang sehari-hari hanya 'bertugas' di Stasiun Manggarai, Gomes mempunyai pekerjaan sebagai tukang parkir di kawasan Pasar Rumput yang dilakukan sejak pagi sampai sore. Sebelum ada Hendrik, Gomes bersama Aruk yang mengatur aliran-aliran uang pungutan dari para Tukang Ojek. Seiring dengan waktu Aruk akhirnya membuka dagangan meja di Peron, dan hingga kini tetap berprofesi sebagai pedagang makanan di Stasiun Manggarai.

Pada bagian pungutan bagi pedagang di peron 5 dan 6, adalah Jon yang berkewajiban mengumpulkan pungutan bagi para pedagang meja dan pedagang lapak lainnya. Jon merupakan seorang pemuda berketurunan Flores yang tinggal dekat dengan Stasiun Manggarai dan masih kerabat dari Aruk, pedagang meja. Sejak kecil ia telah menjadi anak stasiun dan berurusan dengan banyak petugas stasiun-stasiun. Namun selama kecilnya, ia banyak didekati oleh Aruk agar terjauhi oleh hal-hal negatif di stasiun maupun di jalanan.

Selama hidupnya, Jon sudah mengenal Stasiun Manggarai dengan baik. Pengalaman sejak kecil yang dialami Jon, membuat Jon mengenal seluk beluk dari bermacam-macam kegiatan di Stasiun Manggarai. Ia bahkan banyak mengenal petugas-petugas Stasiun Manggarai, terutama Pak Erwin. Melalui Pak Erwin inilah Jon berkewajiban menagih pungutan kepada para pedagang. Setiap hari Jon memberikan hasil pungutan dari para pedagang kepada Pak Erwin. Uang hasil pungutan tersebut bervariasi karena jumlah pedagang yang beraktivitas setiap hari berbeda-beda jumlahnya. Atas dasar ini, Pak Erwin cukup percaya kepada Jon mengenai jumlah hasil pungutannya, karena Pak Erwin pun sudah mengira-ngira dengan menghitung para pedagang yang beraktivitas hari sebelumnya.

*buat setoran gw setor sedapetnya... pasti ada batesnya, soalnya Pak Erwin udah punya daptar pedagang... ..kalo yang dagang sore (pedagang lapak) kadang-kadang gak sama, soalnya gak tetep yg dagangnya. Orang-orang (pedagang lapak) juga suka pindah, atau keluar kalo gw lagi nagih”*

Jon biasanya melakukan penagihan pada saat sore hari atau secepatnya mulai pukul 15.00. Sebelum melakukan penagihan, Jon terlebih dahulu memberikan hasil pungutannya kepada Pak Erwin. Aktivitas ini biasanya dilakukan di belakang kantor petugas. Dari uang yang diberikan, biasanya Jon akan menerima sebagian uang yang tidak pernah disebutkan jumlah atau persentasenya. Setelah itu, Jon menagih pungutan harian kepada para pedagang meja, baik pada bagian utara dan bagian selatan.

Sehari-harinya dalam mengumpulkan uang pungutan, kadang Jon mengalami kesulitan menagih para pedagang meja. Hal ini kadang disebabkan oleh pedagang yang sedang keluar, kadang karena mereka masih belum siap membayar. Hal ini kerap kali menyulitkan Jon, karena tidak lama kemudian Jon harus menagih pungutan kepada para pedagang lapak. Jumlah populasi yang banyak ini yang membuat kadang Jon meminta bantuan Hendrik untuk berbagi

tugas. Namun bagaimanapun cara Jon mengumpulkan uang pungutan, tetap saja ada kewajiban yang pasti untuk menyetornya kepada Pak Erwin keesokan harinya.

Dalam melakukan pekerjaannya, Jon kadang dituntut oleh Pak Erwin atau oknum petugas Stasiun Manggarai lainnya untuk memberikan jumlah setoran dengan nilai minimal tertentu. Hal ini biasa terjadi saat mendekati hari raya atau mendekati liburan, agar para oknum Stasiun Manggarai mendapat pendapatan lebih. Hal ini diakali oleh Jon dengan memasukkan para pedagang lebih banyak dari hari biasa. Pedagang-pedagang itu biasanya berasal dari tempat dekat kawasan Manggarai, sejauh-jauhnya dari Jatinegara. Maka dari itu pernah dalam pengamatan saya terlihat banyaknya pedagang-pedagang yang menjajakan dagangan yang sama.

Selain melakukan pekerjaan mengumpulkan uang pungutan dari pedagang dan tukang ojek, para 'Orang Hitam' ini juga menjual jasa penagihan utang. Untuk jasa yang satu ini, Jon dan kawan-kawan kadang melakukannya tidak dengan imbalan uang. Pernah suatu hari Ibu Min, seorang Pedagang Meja meminta tolong agar Jon menagih utang seorang penumpang kereta kepada Ibu Min. Setelah si penumpang itu membayar, Jon diberikan makan untuk beberapa kali. Selain itu pastinya jasa yang satu ini tidak berhulu ke oknum petugas Stasiun Manggarai.

Keberadaan Jon, Hendrik, dan Gomes sebetulnya membawa suatu keadaan dimana adanya kelompok yang menjaga kestabilan posisi para pedagang dan tukang ojek dalam memanfaatkan sumber daya di Stasiun Manggarai. Berbagai kecenderungan untuk menguasai keberadaan para pedagang dan tukang ojek tidak pernah dilakukan oleh Jon dan kawan-kawan karena adanya kelompok yang lebih berkuasa dan yang lebih berkepentingan dalam menjaga keseimbangan kegiatan sektor ekonomi informal di Stasiun Manggarai.