

‘Yang Menyeberangkan kendaraan di Jalanan’: Studi tentang kemunculan pekerjaan *Palimbang-limbang* di kota Makassar

Sartika Nur Shalati
Pegiat Studi Perkotaan di
Komunitas SRK

Abstrak

Tulisan ini merupakan hasil riset dan observasi yang bersinggungan langsung dengan aktivitas jalanan, yang dipandang memiliki arti penting dalam perspektif ekonomi politik. Pengambilan data dilakukan melalui hasil wawancara dan riset langsung ke lapangan, selama kurun waktu 3 bulan. Dari hasil riset ini, penulis dapat berkesimpulan bahwa, pengklasifikasian kelas dalam masyarakat ditentukan oleh tingkat kesejahteraan ekonomi dan status sosial yang disandang oleh masyarakat, yang dapat berefek pada tindakan diskriminasi. Mereka diperlakukan secara tidak seragam. Ada yang sengaja di singkirkan, dan ada pula yang sengaja dipertahankan. Semuanya dilihat berdasarkan status dan kelas sosial. Salah satu contoh yang secara nyata dapat disaksikan adalah dinamika perebutan ruang atas jalan raya, dan perlakuan khusus terhadap kepentingan tertentu. Khusus untuk kaum anak jalanan, mereka terlibat dalam suatu proses panjang diskriminasi melalui “konstruksi marginalitas”. Proses yang mengkonstruksi pikiran masyarakat pada umumnya, yang memberi label negatif terhadap profesi kaum anak jalanan. Selain itu, adanya kepentingan segelintir orang yang diprioritaskan, sehingga berimbas pada penyempitan ruang gerak mereka (anak jalanan) bekerja, dalam rangka pemenuhan kebutuhan ekonomi.

Kata Kunci: Developmentalisme, Pembangunan, Jalan Raya, Kapitalisme

Pengantar

Istilah “*Development*” yaitu, nama lain dari pembangunan, nampaknya telah menjadi kiblat bagi Negara-negara dibelahan dunia, tak terkecuali Indonesia. Adanya kini telah banyak membawa pembaharuan menuju babak kemajuan suatu negara. Semuanya dimodifikasi, meninggalkan pola-pola dan struktur lama, pendirian proyek pembangunan dari multi sektor, dan kebijakan-kebijakan yang menunjang pembangunannya. Istilah pembangunan ini, nampak tak asing lagi ditelinga kita, sebab imbasnya dapat kita rasakan pada kehidupan sehari-hari. Jalan raya, menjadi salah satu bukti adanya pembangunan yang akrab dengan aktifitas masyarakat sehari-hari. Maknanya, tak sesederhana bentuknya yang memanjang, kecuali cerita dibaliknyanya yang dapat diurai menjadi sejarah. Seperti Muhammad Ridha dalam bukunya “Merebut Kembali Jalan Raya : Studi Ekonomi Politik Jalan Raya” yang menuliskan catatan singkat tentang jalan raya, dengan mengambil sejarah “Jalan Raya Pos/Jalan Raya Deandlers” karya seorang sastrawan Indonesia, Pramoedya Ananta Toer sebagai rujukan atas penelitiannya tentang Jalan Raya. Ia mengurai bahwa, pembangunan jalan raya pos sesungguhnya dipenuhi pretensi-pretensi pembangunan ekonomi kolonial, yang memanfaatkan keringat masyarakat pribumi dalam menyedot hasil kekayaan alam di Jawa waktu itu. Ia juga mengurai tentang perang terpanjang dan terakbar oleh rakyat Jawa, yang dipimpin seorang pangeran mataram, melawan kolonialisme, hanya karena perkara sederhana; pembangunan jalan raya.

Sekilas cerita tentang sejarah jalan raya, yang ternyata memiliki berbagai macam lika-liku dan keruwetanterseendiri. Pertanyaan kemudian, “Ada apa dengan jalan raya?”, “Mengapa jalan raya menjadi semacam perkara yang mesti diperebutkan, diperdebatkan, bahkan dikaji?” pertanyaan seperti ini, tentu tak mengherankan ketika kita melihat jalan raya hanya pada lingkup pengamatan biasa, juga seputar tataran material belaka, bahwa

jalan raya merupakan, tempat berlalu-lalang kendaraan, jalur penghubung antar daerah, serta terdiri dari bahan-bahan material yang menjulur panjang menjajaki jalur-jalur di setiap tempat. Iya tentu saja, beberapa definisi yang disebutkan benar. Namun pernahkah kita keluar dari hasil pengamatan-pengamatan sebelumnya, dengan mencoba, membuka, serta mengamati secara dalam dan melihat jalan raya dari sudut pandang berbeda? Bahwa disana, secara matematis terdapat ribuan bahkan jutaan orang yang makan dan hidup dari sana! Melihat perannya, jalan raya sedianya menjadi penopang aktivitas dalam kehidupan masyarakat. Terutama masyarakat kota, yang paling banyak menggunakan jalan raya dalam pemanfaatannya. Namun, sejauh ini sudah terlepaskah jalan raya dari prahara-prahara seperti catatan sejarah sebelumnya? nampaknya masih juga belum.

Kali ini, kehidupan kota menjadi bukti, bahwasanya huru-hara perihal jalan raya masih menjadi arena konflik. Terdapat sebuah kecenderungan, dimana dari sebuah babak perkembangan masyarakat urban, dari desa ke kota. Jumlah populasi masyarakat urban kian meningkat dari masa ke masa, sejalan dengan hasrat kebutuhan ekonomi yang semakin mapan. Mereka seolah terdesak, terpaksa, mencari jejak jalan, menciptakan sumber penghidupan agar mampu bertahan hidup!. Melalui pertarungan panjang, berebut tempat dan makan, hingga terpetak-petakkan masuk dalam pengklasifikasian kelas sosial, yang dilihat berdasarkan kepemilikan objek-objek. Seperti pemberlakuan hukum rimba, yang kuatlah, yang menang. Yang besar menindih yang kecil. Proses kompetisi berlangsung, menjadi ajang saling memperebutkan ruang. Tragis memang, kehidupan kota kian mengganas. Bagi mereka yang menempati posisi kelas atas, tak menjadi soal, apabila ditinjau dari ukuran kesejahteraan ekonomi, dan status sosialnya. Sementara, yang menjadi soal adalah mereka yang sama sekali tersisihkan, dan tersingkir jauh dari kemegahan kota, merekalah kaum miskin kota.

Oleh kaum miskin kota, jalanan melalui definisi abstrak, menjadi citra negatif yang identik. Misalnya saja, kaum anak jalanan yang dapat di artikan sebagai masyarakat pinggiran, minor, gelandangan, kaum marginal. Bahkan sebutan yang memiliki konotasi negatif seperti, manusia jalang, atau terbuang, yang kadangkala dianggap mengganggu struktur dan tatanan masyarakat. Stereotip negatif ini adalah bias dari "Konstruksi Marginalitas" seperti yang dikatakan Dyan Yanuardi dalam tulisannya "Merebut Kembali Jalan Raya", menyebutkan bahwa konstruksi marginalitas, bukan sesuatu yang alamiah, melainkan dibentuk melalui suatu mekanisme kekuasaan yang beragam, seperti; ekonomi-politik-budaya, yang mematok model modernisasi Negara Barat sebagai acuan. Sedangkan jalanan raya, sederhananya sebagaimana diketahui bahwa, memang difungsikan dan diperuntukkan untuk umum (*common*). Yang tentu, sedikit banyaknya bermanfaat bagi semua pihak, tanpa perlu lagi mendapat proses pengecualian kelas.

Jika dengan definisi itu, Lantas apa yang menjadi pembeda, antara kaum miskin kota beserta ragam julukannya, dengan mereka yang berprofesi sebagai polisi, pemilik toko di pinggir jalan, restaurant, truk pengangkut barang milik perusahaan, dan banyak lagi pihak yang turut dalam pemanfaatan jalan raya? Bukankah aktivitas yang mereka lakukan adalah sama? Melakukan aktivitas kerja! Lalu, mengapa kerap kali, aksi represif Negara, selalu menjadi tendangan keras bagi sebagian masyarakat yang tergolong dalam kaum miskin kota ini? Yang seolah-olah melahirkan kesan, jalan raya memang hanya diperuntukkan untuk kepentingan segelintir orang saja.

Oleh karena itu, jalan raya seolah menjadi PR untuk kita dalam mengurai kembali realitas yang terjadi perihal pembangunannya. Untuk itu, hadirnya tulisan ini sebagai salah satu wacana dalam mengusut dan melihat kembali "untuk siapa" dan "bagaimana" kemudian jalan raya difungsikan, beserta pemanfaatannya. Tulisan ini adalah sebuah perjalanan riset selama 3 bulan lamanya, dengan menjadikan jalan raya sebagai objek penelitian, berupa pengumpulan data dan observasi lapangan melalui hasil wawancara dan pengamatan langsung. Ini bukan hanya sekedar tulisan, tapi punya arti lebih dalam dari itu. yang dituangkan dan dirangkai melibatkan emosi serta rasa kemanusiaan yang Alhamdulillah belum tercoreng. Oleh karena itu, tulisan ini menguak berbagai macam aktivitas yang melibatkan jalan raya sebagai sarana yang difungsikan sedemikian rupa, bermula dari sebab, dan akibat yang menyeret beberapa pihak sebagai subjek (pelaku), hingga berimbas pada terciptanya pihak yang dapat diposisikan sebagai korban.

Maka dari itu, penulis kemudian berinisiatif mengajak pembaca bertamasya dan larut dalam analisis kritis sudut pandang ekonomi politik yang kian diabaikan oleh sekian banyak orang. Dengan mempertimbangkan kota Makassar sebagai salah satu kota urban, dengan berbagai aktivitas jalanan yang kompleks dan menarik untuk diteliti. Kota Makassar sendiri, terdiri dari berbagai lapisan masyarakat dan status sosial yang berbeda, maka tentu jalan raya sebagai sarana publik, memiliki fungsi yang berbeda pula, tergantung pada kebutuhan masing-masing kelas. Ada yang memfungsikannya sebagai jalur kendaraan yang dapat menghubungkannya ke suatu tempat yang di tuju, ada yang menjadikannya sebagai tempat yang nyaman untuk berwaktu senggang, serta ada pula yang menjadikannya sebagai lahan untuk mengais pundi-pundi rupiah. Sebagai bukti, dari banyaknya kepala-kepala yang tiap hari memenuhi jumlah kepadatan disana, menandakan adanya aktivitas dan kepentingan yang berbeda-beda pula. Hal yang wajar terjadi, jika mengingat jalan raya sebagai sarana milik publik yang diperuntukkan untuk kepentingan semua orang.

Namun apakah benar begitu adanya? Jika tidak, lalu pihak manakah yang sebenarnya lebih diuntungkan atas pembangunan jalan raya? Untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan seperti ini, maka wajib kiranya kita sama-sama berpikir dan tak lupa juga, untuk membaca tuntas tulisan ini demi melihat sudut pandang dari penulis sendiri.

Negara, Liberalisme, dan Kapitalisme

Adam Smith, selaku tokoh yang pertama kali memperkenalkan tentang konsep liberalisme, melalui bukunya yang terbit pada tahun 1776 dengan judul "*The Wealth of Nations*". Dia menempatkan perdagangan bebas seolah menjadi jawaban pamungkas dari sistem ekonomi, dan cara terbaik untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi satu Negara. Selain itu, pembatasan terhadap peran pemerintah hanya pada perbaikan prasarana pekerjaan umum, hukum, pertahanan, pendidikan dan jasa-jasa publik lainnya yang seolah-olah merampas kebebasan Negara dalam mengatur domestiknya sendiri. Namun nampaknya, konsep liberalisme kini mulai menjalar, menjajaki setiap sektor yang bisa disusupi. Bukan hanyaterfokus pada sektor ekonomi saja, ia juga menyebar menjadi wabah yang diperuntukkan untuk memberi wajah baru bagi sektor lain, yakni pendidikan bahkan kesehatan. Pada tahap inilah, kemudian benih-benih kapitalismelahir sebagai wujud dari perkembangan sistem ekonomi yang menyebarkan. Istilah kapitalisme mulai dikenal dan berkembang sebagai suatu paham ekonomi mulai abad ke-19 di Eropa, kemudian menyebar dan menghampiri Negara-negara dibelahan dunia ketiga lainnya.

Kapitalisme sebagai suatu sistem ekonomi, bertumpu pada proses pencapaian akumulasi capital sebagai suatu kebutuhan yang tak akan pernah mencapai titik puncak kepuasannya. Sebagaimana (Mulyanto, 2012: 9) mengatakan bahwa "*Kapitalisme bukan hanya suatu ideologi ekonomi politik, kapitalisme juga adalah suatu kebudayaan yang bersumber dari capital sebagai inti hubungan sosialnya*". Proses akumulasi dilakukan melalui caranya yang khas dalam mengambil alih hak kepemilikan dari tangan ke tangan. Dari sini, berbagai hal kemudian lahir sebagai imbas sistem ekonomi ini, yang justru menjadi malapetaka, terutama masyarakat kelas menengah ke bawah. Mengapa demikian? Sebab, kapitalisme merupakan sistem ekonomi yang dalam mekanisme kerjanya, tidak berjalan secara demokratis. Dalam sebuah sistem ekonomi yang "demokratis", setiap anggota masyarakat memiliki hak yang setara dalam menentukan bagaimana dan untuk apa sebuah sumber daya digunakan. Namun, dalam sistem ekonomi kapitalis, segala sumber daya dimiliki secara privat dan semua orang berlomba-lomba berebut kekuasaan atasnya, sehingga kekuasaan tersebut, akan jatuh ke tangan segelintir orang saja.

Adanya kapitalisme di tengah-tengah kita (Indonesia) tidak serta merta hadir begitu saja. Awalnya, ia hadir melalui "akumulasi lewat penjarahan" (*accumulation by dispossession*) meminjam istilah Harvey (2010). Mekanismenya berjalan sebagaimana negara saat ini sedang menjadi sasaran pemaksaan kebijakan-kebijakan neoliberal seperti : swastanisasi, dan komodifikasi segala hal, finansialisasi perekonomian nasional, manajemen, manipulasi krisis ekonomi, dan redistribusi Negara neoliberal, yang menguntungkan kelas kapitalis global dan parasit-parasitnya di dunia ketiga. Akumulasi lewat penjarahan ini dilakukan dengan memaksakan kebijakan-kebijakan pihak IMF melalui Negara peminjam

seperti Indonesia yang sejak krisis tahun 1997-1998, kembali menumpuk hutang sebagai pinjaman baru. Sehingga pihak IMF menerapkan *Structural Adjustmen Programms* atau Program Penyesuaian Struktural, seperti pencabutan subsidi, swastanisasi BUMN, mengatur tingkat suku bunga, dan liberalisasi sektor perdagangan. Dimana, program ini dianggap dapat menjamin Negara peminjam dalam mengembalikan pinjaman, sesuai kesepakatan waktu yang ditentukan. Hingga kini, kita dapat menyaksikannya sendiri, bagaimana kemudian dampaknya kita alami sebagai bias dari proses pengerukan harta kekayaan Negara, dimana yang dipertaruhkan adalah nasib jutaan rakyat yang terkatung-katung tanpa kejelasan itu.

Konteks kekinian telah mampu menggambarkan, efek dari sistem ekonomi kapitalisme yang telah banyak merubah kondisi social-ekonomi masyarakat. Dalam kondisi yang bersamaan, budaya konsumerisme lahir sebagai dampak hubungan pasar dari sistem ekonomi ini, bersamaan hadir dengan sistem globalisasi dan modernisasi. Lagaknya seolah menjadi jalan yang menjembatani laju produksi, dan secara massif berkorelasi dengan proses percepatan akumulasi capital oleh para kapitalis. Hal ini semakin memperjelas jurang pemisah antara miskin dan kaya, kelas borjuasi dan proletar. Seperti yang dikatakan Yasraf Amir Piliang dalam bukunya "Dunia yang dilipat" bahwa "*akibat kemajuan ekonomi dan meningkatnya daya konsumsi adalah terjadinya perubahan mendasar pada relasi sosial sebagai fungsi dari kepemilikan objek-objek*" (Piliang, 2011: 152).

Mitos Pertumbuhan Ekonomi

Jika dirujuk pada suatu kondisi, dampak kapitalisme dapat kita amati pada salah satu daerah di Indonesia, khususnya kota Makassar sebagai Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan yang juga menjadi salah satu kota dengan tingkat pertumbuhan ekonomi cukup tinggi, mari kita lihat angka-angka berikut ini, data menyebutkan bahwa pertumbuhan ekonomi mencapai angka rata-rata di atas 9% dalam lima tahun terakhir, bahkan tahun 2008 mencapai 10,83%. Angka yang terbilang luar biasa tinggi, bahkan mengalahkan Negara Tiongkok yang hanya mencapai 7% sampai 7,5% setiap tahun. Jika menggunakan sudut pandang aliran ekonomi mainstream, tentu hal ini merupakan wujud pencapaian prestasi yang patut dibanggakan, seperti pernyataan mantan presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudoyono ketika masih menjabat sebagai kepala Negara, "*Kita semua senang melihat Makassar mempunyai pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dari Tiongkok*" kata SBY saat dalam pidato kenegaraan dan penyampaian nota keuangan RAPBN 2015 di gedung DPR/MPR/DPD, Senayan, Jakarta, Jumat (15/8/2014), (tribunnews.com, 2014).

Padahal, jika dikaji secara kritis, persentasi pencapaian pertumbuhan ekonomi, menandakan bahwa volume transaksi perdagangan sebagai efek dari budaya konsumerisme di kota Makassar, tak pernah mendapat titik lemahnya, bahkan terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Mari kita kupas mitos pertumbuhan ekonomi ini dengan melihat pengertian bahwa pertumbuhan ekonomi sebenarnya diukur dengan melihat pendapatan perkapita masyarakat dan kenaikan kapasitas produksi. Sedangkan pendapatan perkapita itu sendiri adalah besarnya pendapatan rata-rata penduduk disuatu Negara, yang didapatkan dari hasil pembagian pendapatan nasional suatu Negara, dengan jumlah penduduk Negara tersebut. Hal ini kemudian merujuk pada suatu wujud kamuflase dari ketimpangan ekonomi, mengapa demikian? Sebab menghasilkan persentasi keliru dan tidak proporsional atas perkiraan rata-rata pendapatan masyarakat.

Mari simak! contoh analogi sederhana berikut. Jika dalam suatu masyarakat terdapat 10 orang, dan 1 diantaranya memiliki pendapatan sebesar Rp. 10.000.000 perbulan, dan 9 orang yang lain tidak memiliki penghasilan sama sekali. Berdasarkan hasil perhitungan yang didapatkan dari pendapatan perkapita adalah masing-masing orang memiliki penghasilan sebesar Rp. 1.000.000 perbulannya atau 10% dari total keseluruhan pendapatan Rp. 10.000.000 yang dibagi dengan jumlah penduduk sebesar 10 orang. Sedangkan fakta yang sesungguhnya mengatakan bahwa 9 orang yang lain tidak memiliki pendapatansama sekali. Dari contoh ini, dapat kita simpulkan sendiri bahwa, perhitungan seperti ini, tidak dapat mewakili persentasi pendapatan masyarakat secara proporsional, apalagi jika dijadikan sebagai rujukan untuk mengukur pendapatan perkapita masyarakat dan

pertumbuhan ekonomi suatu negara. Sebab bisa saja, angka pertumbuhan ekonomi sebagaimana disebutkan tadi, adalah pengaruh dari tingkat pendapatan oleh segelintir orang yang bertambah. Bukan dari keseluruhan masyarakat dalam suatu wilayah.

Jadi tak patut kita herankan, walaupun kondisi pertumbuhan ekonomi kota Makassar selalu mendapatkan persentasi yang luar biasa tinggi dari tahun ke tahun, seperti yang banyak diberitakan dan digembar-gemborkan, namun ketimpangan sosial-ekonomi masih saja terlihat dengan jelas dihadapan mata, sebab melalui pola perhitungan seperti itu, pertumbuhan ekonomi bisa saja hanya dipengaruhi oleh pendapatan segelintir orang saja. Selain itu, adanya sektor produksi beberapa perusahaan swasta maupun instansi pemerintah yang secara massif terus tumbuh dan berkembang, yang semakin menyudutkan dan mematikan unit-unit usaha kecil masyarakat.

Enclousure dan Hubungan Produksi (Relations Of Production)

“Di dalam kapitalisme, sirkulasi atau perpindahan komoditi dari satu pihak ke pihak lainnya selalu melalui uang” (Mulyanto, 2012:75). Demikian halnya, uang saat ini merupakan sarana paling krusial sebagai alat tukar dalam memenuhi kebutuhan manusia. Untuk bisa makan dan berbelanja keperluan hidup lainnya, terlebih dahulu seseorang harus mempunyai anggaran bisa di pertukarkan menjadi barang yang di inginkan. Untuk memperolehnya pun, tidaklah dengan carayang mudah, harus melalui proses kerja. Kerja yang dimaksud adalah proses pengerahan otot, tenaga, pikiran, hingga cucuran keringat. Sederhananya, setiap orang memang dituntut untuk bekerja dan terlibat langsung dalam suatu proses produksi melalui hubungan produksi (*relations of production*). Kita mengenal model produksi (*mode of production*) terdiri atas kekuatan produksi (*forces of production*) dan hubungan produksi (*relations of production*). Kekuatan produksi meliputi sarana produksi (*means of production*) yaitu bahan mentah dan alat produksi (*instrument of production*) atau sarana produksi yang mengolah. Kekuatan produksi menghasilkan komoditas yang dibutuhkan masyarakat, dan kekuatan produksi ini akan menentukan bentuk hubungan produksi. Hanya ada dua kelompok dalam relasi produksi ini, yaitu kelompok yang memiliki (pemilik), dan kelompok yang tidak memiliki (bukan pemilik). Inilah yang oleh Marx disebut struktur kelas. Jika masyarakat terdahulu mengenal istilah produksi sebagai suatu proses menghasilkan barang untuk dikonsumsi sendiri, lain halnya dengan ini. Proses produksi yang dimaksud adalah, suatu proses kerja untuk menghasilkan *output* berupa barang atau jasa yang kemudian diperjual belikan untuk memperoleh surplus dari hasil produksi itu sendiri. Namun, hubungan produksi ini tidak serta merta dapat berjalan begitu saja, melainkan ada prasyarat-prasyarat khusus yang mesti di penuhi terlebih dahulu.

Dalam sistem kerja produktif era kapitalisme global, seseorang mampu menghasilkan suatu barang jika menguasai sarana produksi. Yang menjadi pokok permasalahan disini adalah bagaimana jika terdapat sebagian orang yang tidak memiliki sarana produksi sama sekali? Sementara, untuk urusan perut dan berbagai soal kebutuhan lainnya, telah menjadi suatu kemestian yang harus terpenuhi. Tidak adanya penguasaan sarana produksi, terjadi sebab adanya proses pemisahan manusia dari sarana produksinya atau yang biasa kita sebut *enclousure*. “Proses dimana lahan umum yang bisa diakses oleh setiap orang diambil kepemilikannya oleh para kapitalis sehingga masyarakat tidak dapat mengakses tanah tersebut kecuali mereka bekerja untuk mendapatkan upah di lahan tersebut” (Pengantar Ekonomi Politik, 2011:40). Marx (2004: 798) sendiri menyebut proses *enclousure* sebagai sebuah proses “akumulasi primitif”, yakni sebuah proses akumulasi yang mendahului akumulasi kapital.

Seringkali proses *enclousure* juga melibatkan Negara sebagai alat legitimasi untuk melegalkan proses pemindahan kepemilikan dari tangan ke tangan. Proses perampasan ini, sebenarnya berusaha mengambil alih kendali ekonomi dan politik masyarakat, baik dengan kekuatan hukum, politik, militer yang dalam beberapa kasus perampasan diberbagai tempat, kadang berujung pada aksi pertumpahan darah, yang dilakukan pihak penguasa dalam pertarungan perebutan kepemilikan ini. Setelah proses *enclousure*, pihak yang kehilangan atau tidak mempunyai sarana produksi sama sekali, nampaknya harus segera memilih jalan

alternatif agar tetap dianggap produktif, yaitu terlibat dalam proses produksi sebagai tenaga kerja upahan, atau nama lain dari buruh. Adapun klasifikasi untuk menyandang status sebagai buruh, tidaklah dapat diperoleh dengan mudah, karena pihak kapitalis tentu mengharapkan tenaga-tenaga ahli dalam setiap bidang kerja, melalui berbagai macam standar dan prasyarat yang ditentukan. Hal ini dimaksudkan untuk membantu proses produksi agar lebih efektif dan efisien demi mempercepat proses akumulasi capital oleh pihak kapitalis. Melalui klasifikasi itu, dapat ditentukan berdasarkan tingkat pendidikan, skill, dan indeks prestasi yang dimiliki oleh calon buruh. Selain itu, dengan mempertimbangkan seberapa besar loyalitas calon buruh bekerja, sehingga dapat menerima segala macam aturan yang ditetapkan oleh pihak kapitalis yang dijamin, agar tidak mengancam kelangsungan hidup usahanya. Maka, berbagai instrumen pun diciptakan, demi memperlancar agenda ini. Misalnya, pembuatan aturan dalam perusahaan, pemberlakuan sistem kerja kontrak (*Outsourcing*), serta ancaman PHK dsb.

Dari peristiwa yang dapat kita amati disini, tiga proses yang berlangsung secara bersamaan, yaitu penghakmilikan tanah menurut konsepsi kepemilikan pribadi, penciptaan golongan sosial baru, yaitu para pekerja upahan, dan akumulasi kekayaan ke tangan segelintir elite lewat gerakan *enclosure*, ditambah lagi dengan pengaturan upah pekerja murah di sektor-sektor penopang kapitalisasi yang dilindungi peraturan-peraturan resmi pemerintah. Hal inilah yang menjadi asal muasal terjadinya penghisapan nilai (*value*), yang kemudian semakin memperparah barisan kesenjangan.

Pengangguran dan Kesenjangan Sosial Ekonomi

Tidak terlepas dari persoalan di atas, masalah baru justru muncul lagi disini. Pertanyaan yang sama mewakili objek yang berbeda, yaitu bagaimana jika terdapat sebagian orang yang tidak memiliki standar klasifikasi untuk menjadi buruh yang diharapkan para kapitalis? Hal ini tentunya dapat terjadi, jika mengingat Negara Indonesia sebagai salah satu negara berkembang yang berdasarkan data statistik dari tahun 2011 – 2012 masih memiliki 30.639.393 jumlah penduduk yang tidak/belum bersekolah yang diklasifikasikan dari umur 3-23 tahun, dimana jumlah tertinggi berada pada usia 19-23 tahun (masa kerja produktif) yaitu mencapai 14.476.876 penduduk. Belum lagi jika ditambah data penduduk yang buta huruf, putus sekolah dan yang tidak melanjutkan sekolah. Dapat kita bayangkan, bagaimana masa depan mereka, serta ketimpangan sosial-ekonomi yang dapat terjadi, belum lagi calon tenaga kerja yang tidak terserap dalam dunia kerja dan menjadi pengangguran.

Fenomena seperti ini, jumlahnya sangat membengkak untuk wilayah perkotaan. Sebab dari sisi demografis, migrasi penduduk dari desa ke kota, sudah berlangsung sejak lama, mengakibatkan jumlah penduduk kota terus bertambah, dilihat dari rasio perbandingannya setiap tahun. Kota selalu menjadi magnet yang kuat bagi penduduk daerah untuk mendapat pekerjaan, sebab laju pertumbuhan ekonomi kota dinilai tinggi. Padahal, pembangunan kota sedianya tidak disiapkan untuk menampung para pendatang-pendatang itu. Mengapa demikian? Ini terjadi karena daya serap lapangan kerja sangat terbatas, apalagi untuk sektor formal, sementara bayangan masyarakat desa tentang kota begitu imajinatif akan peluang kerja dan kehidupan yang menjanjikan. Terbatasnya lapangan kerja sektor formal, menjadi alasan sebagian masyarakat beralih ke sektor informal. Seperti yang sekarang marak terjadi di kota-kota, seperti munculnya pedagang kaki lima, kios-kios rumah, dan sebagainya, yang turut menyelamatkan perekonomian masyarakat kelas menengah kebawah.

Untuk membahas lebih jelas dan mandalam masalah penyebab dari data kependudukan diatas, tentang penduduk yang tidak mengenyam bangku pendidikan, tentunya menjadi persoalan yang kompleks dan beragam, serta disebabkan oleh banyak faktor seperti persoalan mahal biaya pendidikan, minimnya fasilitas sekolah, bahkan untuk daerah-daerah tertentu, masih terdapat kasus seperti; minimnya infrastruktur sebagai akses mereka ke sekolah, dan sebagainya sehingga penulis mereferensikan untuk membaca buku dari Eko prasetyo "Orang miskin dilarang sekolah". Sebab penulis tidak berfokus pada perihal pendidikan.

Mereka Yang Hidup Dari Jalanan

Hal lain yang menarik yang dapat kita saksikan dari dampak penganguran dan ketidakberdayaan masyarakat dari kesulitan ekonomi, yakni aktivitas dan kehidupan jalan raya dikota Makassar. Jalan raya yang dikenal sebagai infrastruktur milik Negara, selain menjadi tempat lalu lalang kendaraan, juga diberdayakan oleh sebagian orang menjadi tempat mata pencarian sehari-hari, mulai dari tingkat ekonomi sulit hingga tingkat ekonomi atas. Banyaknya perkumpulan anak jalanan, penjual koran, pengamen, tukang parkir, pedagang asongan, angkot, supir taksi, polisi, mobil angkut perusahaan, hingga yang baru-baru ini aktifitas yang sedang marak dan berjamur disepanjang jalan kota Makassar, yaitu “Ogah” menjadi tanda bahwa jalan raya memang memiliki peran yang cukup penting dan tak bisa dinafikan lagi. Pekerjaan Ogah ini, memiliki nama lain yang mereka sebut dalam bahasa Makassar yaitu “palimbang-limbang” yang berarti orang yang membantu menyeberangkan orang.

Berdasarkan hasil observasi lapangan dan wawancara beberapa waktu lalu kepada Ogah, mereka mengaku bahwa aktivitas Ogah di kota Makassar telah berlangsung selama kurun waktu kurang lebih 4 tahun terakhir yang semakin menjamur mengikuti perkembangannya, dengan memanfaatkan jalan raya sebagai lahan untuk mengais rezeki. Tugasnya adalah membantu pengendara dalam mengontrol perubahan haluan kendaraan yang hendak berbelok agar tidak terjadi senggol antar kendaraan. Sejatinya, tugas Ogah ini sebenarnya adalah membantu lalulintas kendaraan agar tidak terjadi kecelakaan, dengan imbalan seadanya atas kerelaan pengendara itu sendiri. Jika dilihat, aktivitas ini sangat dekat terhadap resiko kecelakaan, juga membahayakan posisi Ogah sendiri, sebab rutinitas turun ke jalan mengatur lalu lintas ditengah ramainya kendaraan dengan peralatan seadanya, sewaktu-waktu dapat mengantarkan mereka kepada kecelakaan lalu lintas. Namun tak banyak pilihan bagi mereka yang tak punya sarana produksi dan kualitas SDM yang memadai, kecuali tetap bekerja untuk bisa makan, dan tetap melanjutkan hidup.

Berikut adalah data hasil observasi lapangan nama jalan dan sejumlah titik operasi OGAH kota Makassar.

Nama Jalan	Jumlah / Titik pak Ogah
Jl. Hertasning (Jl. Tun Abdul Razak)	6 titik
Jl. Pettarani	1 titik
Jl. Urip Sumoharjo	7 titik
Jl. Vetran Utara dan Jl. Vetran Selatan	4 titik
Jl. Perintis Kemerdekaan	6 titik
Jl. Boulevard	1 titik
Jl. Sultan Alauddin	7 titik
JUMLAH	32

Jika merujuk pada angka-angka di atas, rata-rata jumlah ogah dalam setiap titik adalah 10 orang, dihitung berdasarkan pembagian jam kerja dalam sehari, yang rata-rata beroperasi dari pukul 09.00 - 22.00. Maka, jika dihitung jumlah rata-rata keseluruhan ogah dikota Makassar adalah $10 \times 32 = 320$ Orang, dengan penghasilan yang mereka peroleh masing-masing minimal Rp. 40.000/hari, dan maksimal Rp. 100.000/hari, tergantung dari lamanya jam kerja, situasi dan kondisi jalanan tempat mereka beroperasi, seperti pengaruh cuaca, kemacetan, pengerjaan jalanan, dan razia. Angka 320 ini menunjukkan bahwa terdapat 320 orang sebagai bagian dari keseluruhan jumlah pengangguran di kota Makassar, yang berprofesi sebagai Ogah, dan mempunyai penghasilan pada kisaran rata-rata seperti yang telah disebutkan. Ini setidaknya dapat sedikit menanggulangi kebutuhan ekonomi sehari-hari untuk masyarakat menengah ke bawah, apalagi mereka yang menyandang status sebagai pengangguran.

Tak hanya Ogah, jika ditambah dengan beragam anak jalanan lainnya, dan aneka profesi seperti yang telah banyak disebutkan tadi (kaum miskin kota), sebagian besar mereka adalah orang-orang yang berasal dari keluarga miskin, dan menyandang status sebagai

pengangguran struktural (*structural unemployment*). Yaitu pengangguran yang disebabkan oleh, ketidakmampuan si penganggur dalam mencari pekerjaan, dikarenakan ketidakmampuannya dalam memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh pihak pembuka lapangan kerja. Hal ini dapat dilihat dari minimnya tingkat pendidikan, dan kurangnya keahlian yang mereka miliki. Miris memang, apalagi jika kita merujuk dan belajar dari konteks kekinian, banyak orang yang mendapat pekerjaan, disebabkan karena faktor kekerabatan, dsb. Hal ini dapat pula dikategorikan sebagai “politik dinasti” atau aksi nepotisme, yaitu semacam sistem yang hanya mempekerjakan orang-orang yang mempunyai hubungan dekat dengannya, sehingga kaum elite semakin mendominasi ruang dalam berbagai sektor. Menyebabkan, mereka (kaum miskin kota), semakin jauh tertinggal, dan kehilangan kesempatan.

Kondisi ini, menjadi salah satu faktor yang semakin memperparahbarisan pengangguran dan kesenjangan sosial hari ini. Dapat kita saksikan sendiri, dari meningkatnya jumlah pengangguran setiap tahun. Untuk tahun 2014 berdasarkan data statistik, persentasi angka pengangguran di Sulawesi Selatan pada “Februari 2014 berjumlah 7,15 juta orang” (Salopos.com, JAKARTA). Yang kemudian pada bulan April 2015, mengalami peningkatan jumlah sebesar 1.793 (Radar Makassar, 07/05/2015). Jika diringkas, jumlah ogah (320 orang) dan berbagai profesi dari “anak jalanan” lainnya (kaum miskin kota) yang belum terhitung. Mereka adalah termasuk dalam jumlah angka-angka itu, yang akan terus menerus meledak, menambah angka pengangguran di tahun-tahun berikutnya. Barisan ini, akan terus diperparah oleh kondisi sistem ekonomi kapitalis yang semakin tidak memberikan mereka (kaum miskin kota) ruang atas akses produksi, pekerjaan, dan bahkan kebebasan menikmati fasilitas umum. Banyaknya kasus, pembatasan ruang akses atas jalan raya, yang marak terjadi, seperti penertiban jalan yang membatasi berbagai macam aktivitas anak jalanan yang justru cenderung banyak digeluti oleh orang-orang dari kaum miskin kota dan tentu saja, mereka termasuk dalam angka-angka pengangguran yang tadi disebutkan.

Aktivitas kaum miskin kota di anggap mengganggu aktivitas pengguna jalan lain, sehingga mereka terpaksa tersingkir oleh segenap aksi-aksi represif. Ini merupakan salah satu bias pembangunan ekonomi, bercorak kapitalis yang dijadikan sebagaikiblat dalam tata pengelolaan ekonomi Negara. Adanya, juga membawa perubahan dari multi sektor, mulai dari pembangunan infrastruktur, pembuatan regulasi kebijakan, dan peraturan yang diharapkan dapat menunjang kelancaran program-program kapitalis. Segala peraturan dan kebijakan didesainhanya untuk kepentingan pasar. Mereka mementingkan segala hal dalam peningkatan pembangunan ekonomi. Jalan raya, hanyalah salah satu dari infrastruktur Negara yang digunakan untuk mendukung proyek pembangunan ekonomi, sebab perannya dianggap sangat penting untuk memperlancar sirkulasi perputaran kapital oleh perusahaan-perusahaan besar, yang tentu dianggap sebagai penyokong pembangunan ekonomi. Bukti lain adalah, hadirnya jalan tol, sebagai pemisahan jalanan secara eksklusif (privatisasi). Dan tentunya, diharapkan dapat menguntungkan pihak kapitalis itu sendiri.

Mari kita lihat hasil perbincangan beberapa waktu lalu bersama Ogah yang mengaku, selain penduduk asli Makassar, sebagian dari mereka ada juga yang merupakan warga pendatang dari berbagai daerah, yang berharap mendapat penghidupan yang lebih baik, ketimbang di daerah asalnya. Mulai dari perempuan, anak-anak, remaja, dewasa bahkan yang sudah berkeluarga sekalipun. Mereka semuaberasal dari latar belakang ekonomi lemah, dan tidak mempunyai sarana produksi sama sekali, ditambah lagi minimnya tingkat pendidikan, yang menghalangi mereka untuk mendapatkan pekerjaan yang layak. Meskipun ternyata, masih ada beberapa dari mereka yang mengakui telah mendapat pekerjaan sebelumnya, namun mereka memilih meninggalkan pekerjaannya karena merasa tidak cukup dengan gaji yang diperoleh, dan tidak sebanding dengan aktivitas kerjanya, yang menurutnya sangat tidak manusiawi. Jika kita menarik perbandingan antara penghasil yang didapatkan, dengan kebutuhan ekonomi yang harganya kian meningkat hari demi hari, maka tentu pilihan mereka ada benarnya. Keadaan ini masuk dalam kategori suatu bentuk proses eksploitasi, dan penghisapan nilai (*value*) melalui berbagai modus produktifitas, yang memang tak pernah terlepas dari suatu hubungan produksi bercorak kapitalis.

Beberapa pernyataan diatas telah mewakili, untuk merujuk pada suatu kesimpulan bahwa, atas beberapa alasan yang telah digambarkan, motif itulah yang kemudian melatarbelakangi mereka mencari pekerjaan alternatif seperti; Ogah, untuk dapat makan dan bertahan hidup. Meski begitu, sangat disayangkan, sebab ternyata jalannya tak semulus yang dibayangkan. Beberapa orang, dan pihak justru mengancam jenis pekerjaan ini, karena di anggap mengganggu aktivitas pengguna kendaraan lain. Lagi-lagi, dengan mengatasnamakan penertiban jalan dan pengamanan, mereka seringkali mendapat tindak represif dari aparat saat beroperasi, sebagai perpanjangan tangan pemerintah yang sebenarnya bertanggung jawab atas kelangsungan hidup warga negaranya sendiri. Tindakan represif yang dimaksud biasanya dalam bentuk pelarangan, pembubaran, pemberian sanksi berupa penahanan, denda, dan hukuman. Jika kita mengambil perbandingan, salah satu contoh kasus kemacetan jalanan misalnya, aktivitas dari kaum miskin kota atas jalan raya, aksi demonstrasi mahasiswa beserta galang bantuannya yang sering melibatkan anak jalanan, dengan sekelas pejabat ketika melakukan aksi kampanyenya, yang memboikot penuh jalan raya. Kalangan elite tersebut selalu mendapat perlakuan yang berbeda dan terkesan dieksklusifkan. Selain itu, mindset masyarakat kemudian disetting dengan berbagai pemberitaan melalui media, yang selalu memojokkan aksi-aksi kaum anak jalanan. Akibatnya, hegemoni tak bisa lagi terhindarkan, dan sasarannya adalah masyarakat. Mereka mulai terhasut, kemudian mencemothaksi-aksi yang dianggap merugikan dari kaum anak jalanan. Itulah yang juga kemudian menjadi salah satu bentuk “konstruksi marginalitas” di kepala masyarakat.

Tak hanya Ogah, anak jalanan, pedagang asongan dll sering mendapat perlakuan yang serupa. Perlakuan seperti ini, seolah tidak mengindahkan bunyi UU Pasal 34 ayat 1 yang menyatakan bahwa “*Fakir miskin dan anak terlantar dipelihara oleh negara*” yang kemudian berlanjut ke ayat selanjutnya (Ayat 2,3,4) (baca UUD 1945). Dengan ketidaksesuaian antara realita yang terjadi, melahirkan sikap kontradiksi negara tersendiri. Antara UUD sebagai dasar hukum tertinggi suatu Negara, dengan sikap arogan Negara, yang sekaligus memperjelas tindakan para aparaturnya dalam menginjak-injak apa yang menjadi harapan dan tujuan UUD, yang sebenarnya dijunjung tinggi oleh bangsa dan Negara Indonesia sendiri. Ketidaksesuaian tersebut, tentu sudah tergolong dalam aksi pelanggaran aturan tertulis yang dibuatnya sendiri. Atau seminimalnya, jika Negara berperan atas penertiban fasilitas umum, dan bertanggung jawab atas tindakan represif aparat terhadap rakyatnya seperti kaum miskin kota, seharusnya Negara menyediakan jalan keluar dan solusidari persoalan ini. lalu kemana peran Negara atas kesejahteraan penduduknya? Penjaminan lapangan pekerjaan dan pendidikan yang layak, serta perlindungan hak sebagai warga Negara Indonesia? Mereka hanya memikirkan bagaimana kemudian Negara dapat menampung dan menjamin hidup masyarakat kalangan elite, tanpa memperhitungkan masyarakat golongan bawah. Maka dari itu, masih adakah hari esok untuk mereka (kaum miskin kota)?

Dari berbagai macam kondisi yang dijumpai dalam tulisan ini, sepertinya menjadi faktor penyebab dari aksi reaksioner yang biasa terjadi di masyarakat. Salah satu alasan misalnya; karena tidak mampunya Negara dalam menanggulangi pendidikan, menyediakan lapangan pekerjaan, ditambah lagi tindakan represif yang sering dilakukan Negara dalam setiap kesempatan, akhirnya memancing berbagai macam tindakan kriminalitas, sebagai pilihan terakhir dari usaha mereka bertahan hidup. Mulai dari kasus penipuan, pencurian, prostitusi, hingga berbagai macam kecurangan lainnya, yang justru ini datang dari kebingungan dan kegalauan mereka, sebagai efek dari ketidakberdayaannya dalam mencari pekerjaan. Dari kondisi terberi ini, posisi pengangguran memang sangat rentan terhadap aksi-aksi kriminalitas yang terjadi, sebagai imbas dari pemenuhan kebutuhan ekonomi yang semakin terdesak.

Dengan melihat dan mengamati realitas yang ada, kita dapat mengambil kesimpulan bahwa mereka (kaum miskin kota) hanyalah bagian dari korban sistem dan ketidakberdayaan Negara menghadapi sistem kapitalisme yang menjangkiti Negara ini. Juga dapat dikatakan bahwa, mereka seolah hanya dijadikan sebagai tumbal kemajuan ekonomi, yang setiap hari hak-hak rakyatnya diperkosa yang semakin memupuskan harapan untuk percaya kepada Negara. Untuk semakin memperjelas kenyataan ini, ada baiknya kita merenungi dan

sama-sama bertanya kepada diri kita sendiri perihal pernyataan berikut, bahwa “Jangan tanyakan apa yang telah Negara berikan padamu, tapi tanyakan apa yang telah Negara rampas darimu!!!”

Sekian dari penulis, semoga pembaca yang budiman dapat mengambil pelajaran dan pengetahuan baru akan sudut pandang yang telah dipaparkan penulis. Juga dapat bermanfaat dalam kehidupan bermasyarakat.

Daftar Pustaka

- Data jumlah penduduk yang tidak/belum bersekolah , BPS 2011-2012. (Diakses 4 November 2015)
- Harvey, David. *Imperialisme Baru*, terjemahan Eko D, Resist Book :Yogyakarta, 2010.
- Marx, Karl. *Kapital: Sebuah Kritik Ekonomi Politik*, Jilid 1, terjemahan Oey Hay Djoen, Hasa Mitra : 2004
- Mulyanto, Dede. *Genealogi kapitalisme : antropologi dan ekonomi politik pranata eksploitasi kapitalistik*, Resist Book : Jogjakarta, 2012.
- Pengantar Ekonomi Politik*, Resist Book : Jogjakarta, 2011
- Piliang, Yasraf Amir. *Dunia Yang Dilipat : Tamasya Melampaui Batas-Batas Kebudayaan*, Matahari : Bandung, 2011
- Prasetyo, Eko. *Orang Miskin Dilarang Sekolah*, Resist Book : Jogjakarta, 2005
- Radar Makassar, 07/05/2015 (Diakses 20 November 2015)
- Salopos.com, JAKARTA (Diakses 20 November 2015)
- tribunnews.com, Jakarta (15/8/2014), 2014 (Diakses 4 November 2015)
- UUD 1945, Pasal 34 Ayat 1
- Yanuardi, Dian. *Merebut Kembali Jalan Raya*. *Jurnal.Indoprogress*, 2008.