

MORAL MASYARAKAT PINGGIR REL KERETA API LINGKUNGAN III KELURAHAN PULO BRAYAN BENGKEL KECAMATAN MEDAN TIMUR KOTA MEDAN

Asri Utari, Maraimbang Daulay, Siti Ismahani
Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan

ARTICLE INFO

Article history:

Received Agustus 2024

Revised Agustus 2024

Accepted Agustus 2024

Available online Juli 2024



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Universitas
Pendidikan Ganesha.

ABSTRAK

Penelitian ini berupaya untuk mengangkat masalah aktual pada masyarakat Indonesia yaitu mengenai keberadaan dan kondisi sosial budaya masyarakat pinggir rel yang dianggap sebagai masyarakat segregasi, yakni untuk mendeskripsikan realitas kehidupan masyarakat pinggir rel kereta api dan mengidentifikasi moral masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang berjenis studi lapangan dengan menggunakan pendekatan filsafat. Dengan demikian penelitian ini bermodel penelitian mengenai masalah aktual. Hasil dari penelitian ini mengungkapkan bahwa; 1) Pada umumnya masyarakat pinggir rel Kelurahan Pulo Brayan Bengkel tamatan SD dan SMP, sehingga membuat mereka sulit mendapatkan pekerjaan yang layak, dan karena kesulitan mendapatkan pekerjaan yang layak, membuat mereka berada dalam keadaan kondisi ekonomi yang tidak berkecukupan. Akibatnya mereka secara 'terpaksa' untuk hidup dan bertahan di daerah pinggir rel kereta api dengan

sarana dan prasarana yang kurang memadai. Dengan demikian mereka tidak memilih untuk melanggar aturan dengan membangun hunian di pinggiran rel kereta api, namun sebenarnya mereka tidak memiliki pilihan untuk membangun hunian untuk bertahan hidup. 2) Masyarakat pinggir rel Kelurahan Pulo Brayan memiliki moral yang cukup baik, hal tersebut dapat dilihat dari solidaritas mereka yang tinggi kendatipun mereka berbeda suku dan agama, contohnya ialah mereka tetap saling membantu kebutuhan dalam hal pangan walaupun kehidupan ekonomi dalam keadaan susah. Selain para orang tua memberikan pembelajaran moral yang baik pada anak-anaknya untuk dapat menjadi insan yang berguna, kendatipun beberapa remaja memiliki moralitas yang kurang baik tetapi hal tersebut adalah sesuatu hal yang lumrah di dalam psikologi perkembangan remaja. Sehingga kenakalan remaja yang berhuni di pinggir rel kereta api tidak sepenuhnya di sebabkan oleh tempat tinggal mereka yang tidak layak, sebab pada kenyataannya remaja yang hidup dengan berkecukupan sekalipun juga melakukan tindakan kriminal yang berat

Kata kunci: Moral, Masyarakat, Pinggir Rel

PENDAHULUAN

Adon Nasrullah Jamaludin dalam karyanya menjabarkan beberapa permasalahan yang ada di perkotaan yang di antaranya ialah kriminalitas dan kenakalan remaja; tawuran pelajar, geng motor, dan narkoba.¹ Tentu hal tersebut bukanlah hal yang mengejutkan, sebab permasalahan-permasalahan tersebut terjadi tidak hanya di perkotaan tetapi dalam setiap lapisan masyarakat. Namun hal yang mengejutkan ialah bahwa sering sekali masyarakat perkotaan beranggapan bahwa pelaku dari setiap tindakan-tindakan tersebut berasal dari

¹Adon Nasrullah Jamaludin, *Sosiologi Perkotaan Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*, (Bandung: Pustaka Setia, 2017), h. 313.



kelompok masyarakat yang tinggal dan menetap di sekitar pinggir rel kereta api atau dalam bahasa yang sedikit tidak halus ialah bahwa pelaku dari setiap tindakan-tindakan tersebut ialah mereka yang tinggal di pemukiman kumuh atau daerah *slum* (*slum area*).

Kawasan kota pada umumnya merupakan pusat kegiatan ekonomi (perdagangan dan industri), pusat pemerintahan maupun pusat kegiatan budaya dan pariwisata. Dengan adanya peningkatan kegiatan atau aktivitas ekonomi, kota menjadi sasaran investasi atau penanaman modal masyarakat, baik dalam skala besar maupun kecil (sektor informal).² Hal ini mengakibatkan pula perkembangan kota menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat untuk mencari pekerjaan di pusat kota tersebut. Masyarakat yang bekerja di pusat kota kemudian mencari tempat tinggal tidak jauh dari tempat dia bekerja. Hal inilah yang mendorong tumbuh dan berkembangnya kawasan pemukiman kota.

Laju pertumbuhan penduduk yang pesat di daerah perkotaan, membawa ragam permasalahan seperti kemacetan dan kesemrawutan kota, kemiskinan, meningkatnya kriminalitas, dan persoalannya utamanya adalah meningkatnya pertumbuhan tempat tinggal (pemukiman) di perkotaan yang tidak terkendali yang menyebabkan banyaknya pemukiman liar. Dengan demikian pemukiman liar terjadi dari proses migrasi yang tidak sehat, sehingga untuk mencari tempat tinggal, mereka dengan menempati tanah-tanah negara dan pada lahan-lahan kosong, seperti jalur hijau di sepanjang bantaran sungai, taman-taman kota, di bawah jalan layang, maupun di bantaran rel kereta api.

Medan sebagai salah satu kota besar juga menghadapi permasalahan yang sama seperti yang telah dipaparkan di atas bahwa tidak tersedianya lagi lahan dan ketidakmampuan masyarakat secara ekonomi untuk membangun hunian di daerah permukiman yang memenuhi persyaratan sebagai tempat tinggal layak huni, membuat banyak masyarakat memilih menempati lahan-lahan kosong yang di antaranya ialah pinggir rel kereta api yang terdapat di kelurahan Pulo Brayan Bengkel Kecamatan Medan Timur Kota Medan. Telah banyak penelitian mengenai masyarakat desa, kota, pesisir, pinggiran sungai, sedangkan mengenai masyarakat pinggir rel kereta api masih jarang diteliti, terutama mengenai moralitas masyarakatnya. Maka penelitian ini bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada khalayak umum bahwa tidak semua masyarakat yang hidup dan menetap dengan membangun hunian di pinggir rel kereta api memiliki moral yang buruk.

PEMBAHASAN

A. Keadaan Geografi dan Sosiologi Kelurahan Pulo Brayan Bengkel

Kelurahan Pulo Brayan Bengkel salah satu kelurahan di Kecamatan Medan Timur dengan luas 1,62 km². Kelurahan Pulo Brayan Bengkel memiliki 11 satuan lingkungan setempat (SLS). Secara geografis Kelurahan Pulo Brayan Bengkel berbatasan dengan Kecamatan Medan Deli di sebelah Utara dan Barat, Kelurahan Pulo Brayan Bengkel Baru di sebelah Selatan, dan Kecamatan Percut Sei Tuan di sebelah Timur. Berdasarkan data penduduk dari Badan Pusat Statistik Kecamatan Medan Timur 2023, jumlah penduduk Kelurahan Pulo Brayan Bengkel sebanyak 15.700 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 7.773 jiwa dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 7.927 jiwa.³

Adapun proses terbentuknya permukiman di pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel disebabkan oleh dua proses yaitu proses invasi dan proses infiltrasi. Proses invasi sendiri merupakan proses di mana sekelompok orang dengan cepat menempati suatu daerah. Proses invasi ini diawali dengan fenomena seperti banjir, letusan gunung berapi, dan gempa bumi. Akibat fenomena tersebut, warga terpaksa pergi dan mencari perlindungan yang lebih aman. Proses evakuasi dilakukan secara besar-besaran, dan meski

²Adon Nasrullah Jamaludin, *Sosiologi Perkotaan...*h. 313.

³Badan Pusat Statistik Kota Medan, *Kecamatan Medan Timur dalam Angka 2023*, (Medan: BPS Kota Medan, 2023), h. 32-35.

belum ada rencana pemukiman, masih ada wilayah atau lokasi yang aman. Proses invasi dalam kelompok besar menyebabkan pembangunan pemukiman tersebut berlangsung cepat. Proses kedua adalah proses infiltrasi, ini adalah proses yang dilakukan oleh individu dan lambat. Proses penyusupan ini biasanya dilakukan oleh individu-individu yang bermigrasi dari desa ke kota karena motivasi dan kepentingan pribadi. Faktor pendorongnya adalah terbatasnya kesempatan kerja, terbatasnya pelayanan, buruknya fasilitas dan akses. Daya tarik kota ini terletak pada transportasi yang nyaman, sisi yang bergengsi, banyak layanan dan fasilitas yang banyak. Karena ekonomi yang rendah, individu yang bermigrasi memilih untuk tinggal di dekat peluang kerja dan menggunakan tanah atau bangunan yang tidak digunakan sebagai tempat tinggal tanpa izin.

Terbentuknya permukiman di pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayen Bengkel juga dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya permukiman liar adalah: (1) Pertumbuhan ekonomi yang lambat, (2) Peraturan pemerintah yang setengah hati, (3) Program pembangunan perumahan rakyat yang tidak berjalan lancar, (4) Sosial ekonomi, (5) Pendidikan dan keahlian, (6) Kurangnya pengawasan lahan yang ketat, (7) Rendahnya pengetahuan dan kesadaran hukum, dan (8) Ketersediaan lahan.

Sedangkan alasan masyarakat tetap bertahan tinggal menetap di pinggir rel kereta api adalah karena mereka tidak mempunyai uang untuk tinggal di tempat yang layak akibat dari tidak adanya dana. Ini semua dikarenakan oleh beberapa faktor, yaitu: jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, dan jumlah anggota keluarga.⁴ Faktor-faktor tersebut sangat mempengaruhi mengapa mereka bertahan memilih tinggal di pinggir rel kereta api. Ini dikarenakan kondisi sosial ekonomi penduduk tersebut yang sangat rendah, dan Keterbatasan biayalah yang membuat mereka seperti sekarang ini. Mereka pun menjadi mau tidak mau tinggal di pinggir rel.

B. Realitas Kehidupan Masyarakat Pinggir Rel Kereta Api Kelurahan Pulo Brayen Bengkel

Dahulunya tanah pinggir rel kelurahan Pulo Brayen Bengkel ialah milik PT. Kereta Api yang berupa tanah kosong dan ditumbuhi oleh rumput-rumput ilalang. Tapi dengan seiring terdesaknya ekonomi masyarakat yang kurang mampu, maka mereka memberanikan diri bermukim di pinggir rel kereta api ini. Perlahan-lahan mereka bangun rumahnya dan awalnya hanya terdiri atas beberapa orang saja yang membangun rumah di pinggir rel kereta api ini, namun dengan seiring berjalannya waktu, secara perlahan-lahan semakin banyak yang membangun rumah dan bermukim di pinggir rel kereta api ini.

Menurut informasi yang penulis kumpulkan dengan para informan melalui wawancara bahwa sebagian besar masyarakat beralasan bertahan tinggal di pinggir rel kereta api karena keadaan ekonomi, mereka tidak sanggup untuk membeli rumah dan tanah karena harga tanah dan rumah mahal dan tidak cukup atau sanggup menyewa rumah di tempat yang layak atau lebih baik lagi karena hasil pendapatan mereka rendah, untuk makan saja sudah sangat rendah dan tidak mencukupi, oleh karena itu terpaksa memilih tinggal dan bermukim di pinggir rel kereta api. Adapun status kepemilikan rumah responden pada umumnya sudah dimiliki sendiri, baik itu warisan dari orang tua, meskipun tanahnya milik PJK. Selain sudah di miliki sendiri, beberapa masyarakat masih mengontrak/menyewa rumah sebanyak dan ada juga yang masih menumpang rumah milik orang tua.⁵

Selain itu ada sebagian masyarakat yang di dalam sebuah rumah terkadang ada yang tinggal lebih dari 1 (satu) kepala keluarga, 2 (dua) kepala keluarga atau bahkan 3 (tiga)

⁴Wawancara dengan Informan Sri Wahyuni, 09 Maret 2023.

⁵Maksud rumah milik sendiri, ngontrak, dan milik orang tua adalah rumahnya yang mereka bangun sendiri, sementara tanahnya bukan milik mereka. Karena tanah yang mereka tempati sekarang adalah tanah milik PJK atau PT. Kereta Api. Sedangkan rumah kontraknya adalah rumah yang sudah di bangun orang, kemudian di sewakannya kepada orang lain.

kepala keluarga dalam satu rumah, baik yang tinggal bersama orang tua maupun keluarga, misalnya : kakak atau adiknya yang sudah menikah tinggal di tempat orang tuanya, atau bahkan menumpang pada keluarga lain untuk tinggal sementara sesudah mendapatkan rumah kontrakan sesuai dengan pendapatan yang dimiliki mereka.⁶

Kehidupan yang serba pas-pasan ternyata tidak mematahkan semangat para ibu-ibu untuk melahirkan dan mendidik anak-anak mereka, hal tersebut terlihat dari jumlah anggota rumah tangga masyarakat pinggir rel kelurahan Pulo Brayan Bengkel yang sebagian besar berjumlah 5 (empat) sampai 7 (enam) orang dan sebagian kecilnya berjumlah 3 (tiga) sampai 5 (lima) orang dalam satu rumah. Kendatipun sudah sering dilaksanakan penyuluhan program KB (keluarga berencana) di lingkungan mereka demi untuk perbaikan hidup masyarakat, tetapi masyarakat kurang merespon hal tersebut di karena kan pemahaman mereka masih berorientasi pada petuah orang tua dahulu, bahwa “banyak anak, banyak rezeki”.⁷

Kendatipun kehidupan mereka serba pas-pasan, para orang tua dengan gigih memberikan pendidikan terbaik terhadap anak-anaknya, sebagai upaya agar anak-anak mereka dapat membantu perekonomian keluarga kelak. Sehingga tidak sedikit para remaja yang baru lulus sekolah menengah atas (SMA) dan sekolah menengah kejuruan (SMK) langsung mencari pekerjaan untuk dapat membantu perekonomian keluarga. Oleh karenanya, walaupun para orang tua hanya lulusan SD dan SMP tetapi anak-anak mereka banyak yang menyelesaikan sekolah lebih tinggi daripada orang tuanya dan tidak sedikit anak-anak mereka melanjutkan pendidikan ke perguruan tinggi, yang sebagian besarnya mereka yang melanjutkan pendidikan ke perguruan tinggi mengupayakan sendiri biaya kuliahnya (bekerja) dan tidak membebani orang tuanya terhadap biaya kuliahnya.

Hidup di rumah sederhana dengan jumlah anggota keluarga yang banyak dan berada di pinggiran rel kereta api, membuat sebagian kecil masyarakat tidak memiliki MCK, memiliki WC namun pembuangannya langsung ke parit belakang rumah. Sehingga membuat kondisi kurang steril. Apalagi di saat musim hujan tiba, rumah mereka banjir dan digenangi air.

Selain persoalan MCK yang kurang layak, kepedulian masyarakat terhadap sampah juga menjadi perhatian yang serius. Sebab masyarakat masih membuang sampah-sampahnya rumah tangga di sembarang tempat dan ada juga yang membuang sampah di pekarangan rumah. Oleh karenanya dalam beberapa kurun tahun terakhir masyarakat mulai mengaktifkan kembali gotong royong untuk membersihkan lingkungan mereka, sehingga angka penyakit dapat berkurang. Walaupun tidak semua masyarakat yang ikut berpartisipasi dalam gotong royong tersebut karena berbagai alasan, di antaranya ialah kesibukan mereka mencari nafkah tanpa adanya hari libur.⁸

Di zaman yang telah maju kini sudah menjadi sebuah budaya untuk setiap keluarga memiliki alat transportasi. Adapun alat transportasi seperti becak dayung dan becak mesin inilah yang paling banyak dimiliki oleh masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel, untuk melakukan aktivitas yang mereka gunakan, bahkan sebagai alat untuk mencari makan dan memenuhi kebutuhan hidup mereka. Selain itu ada juga yang memiliki sepeda, kendaraan roda dua dan bahkan tidak memiliki alat transportasi. Namun sebagian kecil masyarakat memiliki kendaraan roda empat (mobil) yang diperuntukkan usaha dagang mereka dan sebagian kendaraan tersebut adalah warisan dari orang tua mereka dahulu.

Sehingga didapatkan tiga faktor utama yang paling mempengaruhi keberadaan kawasan di pinggiran rel kereta api, yaitu;

⁶Wawancara dengan Informan Nuraini, 07 Maret 2023.

⁷Wawancara dengan Informan Syafariah, 06 Maret 2023.

⁸Wawancara dengan Informan Mariana, 08 Maret 2023.

1. Faktor Status Kepemilikan Bangunan

Status kepemilikan bangunan mempengaruhi cara pandang penduduk dalam menjaga kualitas hunian yang mereka tempati. Cara pandang penduduk yang bertempat tinggal kawasan di pinggiran rel kereta api menganggap bahwa hunian yang mereka tempati adalah hunian sementara yang bersifat non permanen, sehingga penduduk enggan memperbaiki hunian tersebut menyebabkan semakin lama kualitas hunian menurun dan mengakibatkan lingkungan permukiman menjadi kumuh.

2. Faktor Ekonomi

Jumlah masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) di kawasan permukiman kumuh sepanjang rel kereta api paling banyak dibandingkan dengan kawasan permukiman kumuh lainnya. Dengan demikian menyebabkan penduduk yang memiliki penghasilan rendah tersebut tanpa pikir panjang dan karena kondisi yang tidak berkecukupan, akhirnya memaksa mereka mendirikan hunian di sepanjang rel kereta api yang keberadaannya tidak sesuai dengan rencana pola ruang permukiman. Hal tersebut semakin lama dapat berdampak pada kekumuhan lingkungan permukiman. Hunian yang dibangun di lahan tidak sesuai dengan peruntukan tersebut memiliki kondisi bangunan yang non permanen, sehingga penduduk yang bertempat tinggal di kawasan sepanjang rel kereta api enggan untuk menjaga kualitas hunian dan lingkungannya. Akibatnya, kawasan tempat tinggal mereka menjadi kotor dan kumuh karena menjaga kebersihan dan kepedulian terhadap lingkungan tempat tinggal mereka yang masih rendah.

3. Faktor Tata Ruang

Faktor tata ruang yang dapat mempengaruhi keberadaan kawasan permukiman kumuh di Surakarta dikarenakan kurangnya pemahaman terhadap tata ruang. Hal ini dibuktikan dengan hasil analisis yang membuktikan bahwa masih terdapat hunian yang tidak sesuai dengan rencana pola ruang permukiman di sepanjang rel kereta api.

Ketiga faktor tersebut merupakan faktor yang paling mempengaruhi keberadaan kawasan permukiman di sepanjang rel kereta api kelurahan Pulo Brayan Bengkel Kecamatan Medan Timur Kota Medan. Selanjutnya dari hasil analisis yang telah dilakukan, masih terdapat hunian yang belum terlayani sarana prasarana berupa air bersih, sanitasi dan persampahan di kawasan permukiman di sepanjang rel kereta api Pulo Brayan Bengkel Kecamatan Medan Timur Kota Medan. Akibatnya, hunian yang ada di kawasan sepanjang rel kereta api tersebut dapat dikatakan belum memenuhi standar permukiman layak.

Kemudian dari hasil analisis penulis, diketahui bahwa permukiman di sepanjang rel kereta api Pulo Brayan Bengkel Kecamatan Medan Timur Kota Medan, dihuni oleh penduduk dari struktur dan norma yang berbeda-beda. Hal ini sesuai dengan data yang diperoleh bahwa kawasan permukiman sepanjang rel kereta api dihuni oleh penduduk dengan mata pencaharian, tamatan pendidikan dan agama yang beragam karena keberagaman tersebut, berdampak pada kualitas hubungan yang ada di kawasan permukiman sepanjang rel kereta api.

Demikianlah realitas kehidupan yang dijalani oleh masyarakat pinggir rel kereta api kelurahan Pulo Brayan Bengkel yang hidup dalam keadaan yang serba pas-pasan dan lingkungan yang tidak layak huni serta rumah yang sederhana. Menurut penulis keadaan ekonomi yang pas-pasan tersebut di sebabkan oleh tingkat pendidikan masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel yang pada umumnya tamatan SD dan SMP, sehingga membuat mereka sulit mendapatkan pekerjaan yang layak, dan karena kesulitan mendapatkan pekerjaan yang layak, membuat mereka berada dalam keadaan kondisi ekonomi yang tidak berkecukupan. Akibatnya mereka secara 'terpaksa' untuk hidup dan bertahan di daerah pinggir rel kereta api dengan sarana dan prasarana yang kurang memadai.



Dengan demikian mereka tidak memilih untuk melanggar aturan dengan membangun hunian di pinggir rel kereta api, namun sebenarnya mereka tidak memiliki pilihan untuk membangun hunian untuk bertahan hidup. Sehingga tidak pantas untuk memandang masyarakat yang tinggal di pinggir rel sebagai masyarakat 'kriminal' yang pantas di kelompokkan dalam masyarakat segregasi, hal tersebut karena mereka adalah individu/kelompok yang dapat di kategorikan sebagai "yang paling kurang beruntung" (istilah yang di gunakan oleh John Rawls dalam teori keadilannya) sehingga institusi sosial dan masyarakat umum hendaknya memberikan manfaat yang paling besar untuk masyarakat pinggir rel untuk mendapatkan unsur pokok kesejahteraan, pendapatan, dan wewenang.

Tentu penulis mengetahui bahwa setiap individu tidak akan saling setuju mengenai prinsip yang mana yang harus menentukan susunan landasan asosiasi keberadaan masyarakat pinggir rel kereta api. Namun, menurut Rawls, kita tetap dapat mengatakan jika setiap masyarakat memiliki konsepsinya sendiri mengenai keadilan, sebab mereka mengerti keperluan terhadap seperangkat prinsip untuk memberikan hak-hak dasar serta kewajiban-kewajiban pokok serta kebutuhan untuk menentukan seperti apa seharusnya mereka hidup dan beban yang di tanggung.⁹ Jadi, terlihat alamiah untuk berpikir mengenai konsep keadilan yang berlainan dari bermacam konsepsi keadilan yang sama-sama dimiliki prinsip dan konsep yang ada pada setiap masyarakat.

Lebih lanjut mereka yang mempercayai konsep keadilan yang berlainan tetap bisa setuju jika institusi-institusi adalah adil saat tidak terdapat pembedaan sembarangan antar orang saat memberikan hak serta kewajiban dan saat aturan menjadi penentu keseimbangan yang sesuai antara klaim-klaim yang saling berlawanan demi kemanfaatan kehidupan sosial.¹⁰ Dengan demikian setiap individu dapat memiliki pendapat yang sama dengan penjelasan terkait dengan institusi-institusi yang adil, oleh karenanya di dalam tatanan kehidupan sosial tidak perlu adanya diskriminasi yang mengucilkan kelompok masyarakat tertentu.

C. Moral Masyarakat Pinggir Rel Kereta Api Kelurahan Pulo Brayon Bengkel

Pada setiap perjalanan waktu dari pandangan terhadap pola tingkah laku manusia sudah pasti mengalami banyak persoalan, terutama perihal modernitas yang merupakan perosalan tersendiri di dalam perkembangan pola tingkah laku manusia. Menurut Syahrin Harahap bahwa *modern* (abad modern), *modernity*, (kemodernan), *modernism* (paham kemodernan), *modernization* (proses modernisasi) adalah istilah-istilah yang lahir di Barat dan digunakan untuk melukiskan perubahan-perubahan yang terjadi dalam berbagai aspek seperti lembaga-lembaga sosial, adat istiadat, dan sebagainya yang membawa aspek-aspek tersebut pada keadaan baru.¹¹

Dengan demikian ciri khas modernitas adalah perubahan yang mendasar di segala level seperti pengetahuan, pemahaman tentang manusia, konsepsi tentang alam, dan makna sejarah. Tetapi ketika modernitas menyentuh bangunan sosial budaya, ia akan menghantam dan menyapu bersih secara perlahan sembari melakukan semacam pembongkaran dengan sistem budaya lokal, pada akhirnya melahirkan perpecahan, menciptakan pemburukan pikiran, perilaku dan kelembangaan yang besar dan menciptakan kondisi retak spiritual, intelektual dan eksistensi secara masif. Hal tersebut menurut Dedy W Sanusi, disebabkan oleh perbedaan dan sikap keras dari dua sistem, yaitu budaya lokal yang memiliki sikap keras (penentangan terhadap propagandis dan penguasaan oleh modernitas) dan modernitas yang memiliki kemampuan khusus untuk melakukan propaganda dan

⁹John Rawls, *A Theory of Justice; Original Edition*, (USA: President and Fellows of Harvard College, 1971), h. 6.

¹⁰John Rawls, *A Theory of Justice...*, h. 6.

¹¹Syahrin Harahap, *Islam dan Modernitas Dari Teori Modernisasi Hingga Penegakan Kesalehan Modern*, Cetakan ke-1 (Jakarta: Prenadamedia Group), h. 74.

membongkar sistem-sistem budaya lokal (mentransformasi dan mengosongkan tradisi dari isinya).¹²

Perihal moral masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel, masyarakat tersebut memiliki moral yang cukup baik, kendatipun dalam hal kesadaran kebersihan lingkungan masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel memiliki catatan yang serius. Namun pada umumnya masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel memiliki solidaritas sosial yang tinggi walaupun mereka berbeda suku dan agama serta berasal dari daerah yang berbeda-beda, contoh solidaritas sosialnya ialah mereka tetap saling membantu kebutuhan dalam hal pangan walaupun kehidupan ekonomi dalam keadaan susah.

Tentu solidaritas sosial yang tertanam di masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel, di bangun dari pembelajaran moral orang tua terdahulu. Sebab sudah seyogyanya para orang tua memberikan pembelajaran moral yang baik pada anak-anaknya untuk dapat menjadi insan yang berguna, kendatipun beberapa remaja memiliki moralitas yang kurang baik tetapi hal tersebut adalah sesuatu hal yang lumrah di dalam psikologi perkembangan remaja. Sehingga kenakalan remaja yang berhuni di pinggir rel kereta api tidak sepenuhnya di sebabkan oleh tempat tinggal mereka yang tidak layak, sebab pada kenyataannya remaja yang hidup dengan berkecukupan sekalipun juga melakukan tindakan kriminal yang berat.

Dengan demikian pemahaman kepada khalayak umum bahwa semua masyarakat yang hidup dan menetap dengan membangun hunian di pinggir rel kereta api memiliki moral yang buruk adalah sebuah kekeliruan. Sebab, masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel telah memenuhi nilai-nilai moral dengan ciri-ciri yang di konsepsikan oleh K. Bertens, yakni;

1. Berkaitan dengan tanggung jawab kita

Seperti yang telah penulis ungkapkan di atas, bahwa masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel memiliki solidaritas yang tinggi terhadap kebutuhan keluarga dan tetangganya, di mana mereka dapat mendahulukan kepentingan orang lain di dari pada dirinya sendiri. Hal tersebut erat dengan kaitannya dengan konsepsi bahwa tetangga adalah tanggung jawabnya untuk di berikan pertolongan.

2. Berkaitan dengan hati nurani

Ciri ini berkaitan erat dengan moralitas kebanyakan remaja yang hidup di pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel, yakni tidak sedikit para remaja yang baru lulus sekolah menengah atas (SMA) dan sekolah menengah kejuruan (SMK) langsung mencari pekerjaan untuk dapat membantu perekonomian keluarga. Oleh karenanya, walaupun para orang tua hanya lulusan SD dan SMP tetapi anak-anak mereka banyak yang menyelesaikan sekolah lebih tinggi daripada orang tuanya dan tidak sedikit anak-anak mereka melanjutkan pendidikan ke perguruan tinggi, yang sebagian besarnya mereka yang melanjutkan pendidikan ke perguruan tinggi mengupayakan sendiri biaya kuliahnya (bekerja) dan tidak membebani orang tuanya terhadap biaya kuliahnya.

3. Mewajibkan

Adapun ciri ini melekat pada kesadaran masyarakat pinggir rel kereta api Pulo Brayan Bengkel, yaitu kurangnya kepedulian masyarakat terhadap sampah. Sebab masyarakat masih membuang sampah-sampahnya rumah tangga di sembarang tempat dan ada juga yang membuang sampah di pekarangan rumah. Oleh karenanya dalam beberapa kurun tahun terakhir masyarakat mulai mengaktifkan kembali gotong royong untuk membersihkan lingkungan mereka, sehingga angka penyakit dapat berkurang.

4. Bersifat Formal

¹²Muhammad Sabila, *Modernitas dan Post Modernitas*, (Mataram: Sanabil, 2017), h. ix.



Ciri ini berkaitan dengan kesadaran moralitas masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel terhadap lokasi hunian mereka, bahwa mereka menyadari kesalahan dan bahaya dari mendirikan rumah di pinggir rel kereta api. Namun hal tersebut bukanlah pilihan dari mereka, tetapi mereka tidak memiliki pilihan membangun hunian untuk bertahan hidup dengan kondisi pendidikan yang kurang baik dan ekonomi serba pas-pasan. Tetapi walaupun demikian mereka tetap berusaha untuk memperbaiki ekonominya untuk dapat pindah dari pinggir rel kereta api, baik itu oleh anak-anaknya kelak atau dengan usaha mereka kini.

Demikianlah realitas moral masyarakat pinggir rel Kelurahan Pulo Brayan Bengkel Kecamatan Medan Timur Kota Medan yang hidup di dalam ketimpangan sosial-ekonomi yang sangat nyata. Kendatipun banyak hal yang bisa dikatakan adil dan tidak adil, tidak hanya hukum, institusi, dan sistem sosial, bahkan juga tindakan-tindakan tertentu, termasuk keputusan, penilaian, dan tuduhan. Kita juga menyebut sikap-sikap serta kecenderungan orang adil dan tidak adil. John Rawls dalam bukunya *A Theory of Justice*, menjelaskan mengenai keadilan sosial.

*"The primary subject of justice is the basic structure of society, or more exactly, the way in which the major social institutions distribute fundamental rights and duties and determine the division of advantages from social cooperation. By major institutions I understand the political constitution and the principal economic and social arrangements. Thus the legal protection of freedom of thought and liberty of conscience, competitive markets, private property in the means of production, and the monogamous family are examples of major social institutions."*¹³ (Subjek utama keadilan adalah struktur dasar masyarakat, atau lebih tepatnya, cara lembaga-lembaga sosial utama mendistribusikan hak dan kewajiban fundamental serta menentukan pembagian keuntungan dari kerja sama sosial. Melalui institusi-institusi utama saya memahami konstitusi politik dan prinsip ekonomi serta tatanan sosial. Jadi, perlindungan legal atas kebebasan berpikir, pasar kompetitif, kepemilikan privat atas alat-alat produksi, dan keluarga monogami adalah contoh institusi sosial utama)

Lebih lanjut Rawls mengungkapkan bahwa;

*"The basic structure is the primary subject of justice because its effects are so profound and present from the start. The intuitive notion here is that this structure contains various social positions and that men born into different positions have different expectations of life determined, in part, by the political system as well as by economic and social circumstance."*¹⁴ (Struktur dasar adalah subjek utama keadilan sebab efek-efeknya begitu besar dan tampak sejak awal. Pandangan intuitif menyatakan, struktur ini mengandung berbagai posisi sosial, dan orang yang lahir dalam posisi berbeda punya harapan kehidupan berbeda yang sebagian ditentukan oleh sistem politik dan juga kondisi sosial ekonomi.)

Dengan demikian, keadilan dalam skema sosial secara mendasar bergantung pada bagaimana hak-hak dan kewajiban fundamental diterapkan pada peluang ekonomi serta kondisi sosial dalam berbagai sektor masyarakat.¹⁵

Pengelompokan ruang sosial pada kota-kota di Indonesia juga telah berlangsung lama, misalnya pada pusat-pusat kerajaan (kraton) ada hirarki permukiman berdasarkan derajat sosial masyarakat, dari zona permukiman masyarakat biasa, kerabat kerajaan dan

¹³John Rawls, *A Theory of Justice*..., h. 7.

¹⁴John Rawls, *A Theory of Justice*..., h. 7.

¹⁵John Rawls mengungkapkan bahwa Institusi-institusi masyarakat mendukung titik pijak tertentu, khususnya ketimpangan yang parah. Hal itu tidak hanya merambah, tetapi juga memberikan pengaruh pada peluang awal manusia dalam kehidupan, namun hal-hal tersebut tidak dapat dijustifikasi dengan pandangan baik atau buruk. Pada ketimpangan inilah, yang diasumsikan pasti terdapat dalam struktur dasar masyarakat, prinsip-prinsip keadilan sosial harus diterapkan. Prinsip-prinsip ini lantas mengatur pilihan konstitusi politik dan elemen-elemen utamanya sistem sosial dan ekonomi. Lihat pada John Rawls, *A Theory of Justice*..., h. 8.



pangeran.¹⁶ Di era kolonial pengelompokan dan pemisahan ruang sosial terlihat dengan adanya zona pribumi, pecinan dan kauman; di Jakarta misalnya ada kelompok kelompok permukiman: kampung Melayu, kampung Bali, kampung Makassar, Manggarai dan seterusnya.

Di Medan, fenomena segregasi ruang sosial masa kolonial ditandai dengan adanya zona-zona permukiman: Etnis India menempati Kampung Madras (dahulu disebut Kampung Keling), Etnis Tionghoa menempati wilayah Kesawan, Etnis Karo menempati wilayah Padang Bulan di sekitar Jalan Letjen Jamin Ginting, Etnis Mandailing menempati wilayah di sekitar Jalan Letda Sujono, Etnis Batak Toba dan Simalungun ditempatkan di Medan Timur. Sementara Etnis Jawa berada di Kampung Sidodadi.¹⁷ Di era modern segregasi ruang sosial di Medan bukan hanya berdasarkan pengelompokan etnis dan kebangsaan, seperti pada kota-kota lain di Indonesia juga ditemui pengelompokan permukiman berdasarkan profesi, misalnya perumahan dosen dan asrama militer di kawasan Delitua.

Secara umum tulisan dan penelitian tentang interaksi sosial telah banyak dilakukan para sosiolog, sebut saja Gillin dan Gillin (1942 versi digital 2006); Young dan Mack (1959); Broom dan Selznick (1984); Homans 1991); Macionis (2002); Soekanto (2012). Hasil penelitian ini secara umum membagi interaksi sosial menjadi dua kelompok yaitu bentuk interaksi sosial asosiatif, dan bentuk interaksi sosial disosiatif. Yang termasuk interaksi sosial asosiatif adalah: kerja sama (*cooperation*), akomodasi (*accommodation*), asimilasi (*assimilation*) dan akulturasi (*acculturation*). Sedangkan Interaksi Sosial Disosiatif adalah: persaingan (*competition*), kontraversi dan pertentangan/konflik sosial (*conflict*). Berdasarkan pembagian interaksi ini, dalam konteks interaksi penduduk di Kelurahan Pulo Brayan Bengkel nampaknya masyarakat pinggir rel dengan penduduk tidak sekitar pinggir rel cenderung kearah interaksi asosiatif (kerjasama, akomodasi, asimilasi bahkan akulturasi). Hal ini diindikasikan dengan kecilnya gesekan antara kedua kelompok tersebut baik di Kelurahan Pulo Brayan Bengkel maupun di Kota Medan pada umumnya, walaupun ada sifatnya sangat kasuistik.

Bentuk interaksi ini belum dapat menunjukkan intensitas atau kedalaman interaksi antara kedua kelompok tersebut. Menurut Teori Dominasi Sosial bahwa manusia memiliki predisposisi dasar untuk membentuk hirarki dalam masyarakat (Sidanius & Pratto, 2001).¹⁸ Selanjutnya teori tersebut menjelaskan bahwa setiap kelompok sosial yang luas selalu terbentuk struktur hirarki sosial. Dalam konteks hubungan antara masyarakat pinggir rel dengan penduduk tidak sekitar pinggir rel, ada kecenderungan pihak penduduk tidak sekitar pinggir rel menempatkan dirinya lebih superior (dominan) karena merasa memiliki kekuasaan otoritas, sumberdaya dan penguasaan terhadap teritorialitas. Mekanisme pembentukan kelompok dominan terhadap subordinat ini bisa dicermati melalui tiga skenario, yaitu: (1) *legitimizing myths*; (2) diskriminasi institusional (lembaga); dan (3) diskriminasi individu. Di Kelurahan Pulo Brayan Bengkel nampaknya mekanisme diskriminasi institusional (lembaga) lebih dominan dibanding dua faktor lainnya.

SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah penulis laksanakan mengenai moral masyarakat pinggir rel kereta api Lingkungan III Kelurahan Pulo Brayan Bengkel, penulis menyimpulkan beberapa hal, yaitu:

¹⁶Syamsul Alam Paturusi, "Segregasi Ruang Sosial Antara Pendatang dengan Penduduk Asli pada Permukiman Perkotaan di Denpasar," *Jurnal Kajian Bali*, Vol. 6. No. 2, (Oktober 2016).

¹⁷<https://www.kompas.id/baca/nusantara/2023/06/15/pluralisme-dari-kota-matsum-kampung-madras-hingga-kesawan>

¹⁸Jim Sidanius dan Felicia Pratto, *Social Dominance: An Intergroup Theory of Social Hierarchy and Oppression* (Cambridge University Press, 2001).



1. Tingkat pendidikan masyarakat pinggir rel kereta api Kelurahan Pulo Brayan Bengkel pada umumnya tamatan SD dan SMP, sehingga membuat mereka sulit mendapatkan pekerjaan yang layak, dan karena kesulitan mendapatkan pekerjaan yang layak, membuat mereka berada dalam keadaan kondisi ekonomi yang tidak berkecukupan. Akibatnya mereka secara 'terpaksa' untuk hidup dan bertahan di daerah pinggir rel kereta api dengan sarana dan prasarana yang kurang memadai. Dengan demikian mereka tidak memilih untuk melanggar aturan dengan membangun hunian di pinggiran rel kereta api, namun sebenarnya mereka tidak memiliki pilihan untuk membangun hunian untuk bertahan hidup. Sehingga tidak pantas untuk memandang masyarakat yang tinggal di pinggir rel sebagai masyarakat 'kriminal' yang pantas di kelompokkan dalam masyarakat segregasi, hal tersebut karena mereka adalah individu/kelompok yang dapat di kategorikan sebagai "yang paling kurang beruntung" (istilah yang di gunakan oleh John Rawls dalam teori keadilannya) sehingga institusi sosial dan masyarakat umum hendaknya memberikan manfaat yang paling besar untuk masyarakat pinggir rel untuk mendapatkan unsur pokok kesejahteraan, pendapatan, dan wewenang.
2. Masyarakat pinggir rel Kelurahan Pulo Brayan Kecamatan Medan Timur kota Medan memiliki moral yang cukup baik. Hal tersebut dapat dilihat dari realitas solidaritas mereka yang tinggi kendati itu mereka berbeda suku dan agama, contohnya ialah mereka tetap saling membantu kebutuhan dalam hal pangan walaupun kehidupan ekonomi dalam keadaan susah. Selain para orang tua memberikan pembelajaran moral yang baik pada anak-anaknya untuk dapat menjadi insan yang berguna, kendatipun beberapa remaja memiliki moralitas yang kurang baik tetapi hal tersebut adalah sesuatu hal yang lumrah di dalam psikologi perkembangan remaja. Sehingga kenakalan remaja yang berhuni di pinggir rel kereta api tidak sepenuhnya di sebabkan oleh tempat tinggal mereka yang tidak layak, sebab pada kenyataannya remaja yang hidup dengan berkecukupan sekalipun juga melakukan tindakan kriminal yang berat.
3. Permasalahan yang ada di perkotaan yang di antaranya ialah kriminalitas dan kenakalan remaja; tawuran pelajar, geng motor, dan narkoba. Tentu hal tersebut bukanlah hal yang mengejutkan, sebab permasalahan-permasalahan tersebut terjadi tidak hanya di perkotaan tetapi dalam setiap lapisan masyarakat. Namun hal yang mengejutkan ialah bahwa sering sekali masyarakat perkotaan beranggapan bahwa pelaku dari setiap tindakan-tindakan tersebut berasal dari kelompok masyarakat yang tinggal dan menetap di sekitar pinggir rel kereta api atau dalam bahasa yang sedikit tidak halus ialah bahwa pelaku dari setiap tindakan-tindakan tersebut ialah mereka yang tinggal di pemukiman kumuh atau daerah *slum* (*slum area*). Sehingga penelitian ini menepis pandangan tersebut melalui temuan-temuan yang telah penulis ungkapkan pada bagian sebelumnya, bahwa masyarakat yang hidup di pinggir rel kereta api (sering dianggap sebagai pemukiman kumuh atau daerah *slum*) ternyata masyarakatnya memiliki moralitas yang cukup baik terutama dalam hal solidaritas dan tanggung jawab.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bakker, A., & Zubair, A. C. (2021). *Metodologi Penelitian Filsafat*, Cet. ke-16. Yogyakarta: Kanisius.
- Daulay, M. (2010). *Filsafat Fenomenologi; Suatu Pengantar*. Medan. Panjiaswaja Press.
- Dewantara, A. W. (2017). *Filsafat Moral Pergumulan Etis Keseharian Hidup Manusia*. Yogyakarta: PT. Kanisius.



- Handoyo, E., Astuti, T, M, P., Iswari, R., Alimi, Y., Mustofa, M, S. (2015). *Studi Masyarakat Indonesia*. Yogyakarta: UNES Press.
- Haryanto, E. (2013) *Motivasi Belajar Anak Pada Keluarga Pekerja Sektor Informal (Studi Kasus Pada Anak Pinggiran Rel Kereta Api Jalan Salak Medan)*. Skripsi. Medan: Jurusan Pendidikan Luar Sekolah Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Medan.
- Jamaludin, A, N. (2017). *Sosiologi Perkotaan Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: Pustaka Setia.
- Kusumohamidjojo, B. (2000). *Kebhinnekaan Masyarakat di Indonesia Suatu Problematika Filsafat Kebudayaan*. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Malahati, C, D. (2015). *Pola Permukiman Masyarakat di Pinggiran Rel Kereta Api (Studi Kasus: Permukiman Lingkungan XII Jalan Arteri Ringroad Medan)*. Skripsi. Medan: Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Cet. ke-19. Bandung: Alfabeta.
- Sugono, D., ed. (2008) *Tesaurus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Sugono, D., ed. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.

Jurnal

- Malau, W., & Afrilisa, R. (2015). Keadaan Sosial Budaya Penduduk Pinggir Rel Kereta Api Kelurahan Pulo Brayan Kota Kecamatan Medan Barat. *Anthropos: Jurnal Antropologi Sosial dan Budaya (Journal of Social and Cultural Anthropology)*, Vol. 1. No. 2, h. 111-123.
- Krisandriyana, M., Astuti, W., Fitriarini, E. (2019). "Faktor Yang Mempengaruhi Keberadaan Kawasan Permukiman Kumuh Di Surakarta", dalam *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, Dan Permukiman*, Vol. 1. No. 1, h. 24-33. DOI: <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v1i1.14418.24-33>