

Respons Pengendara Terhadap Kehadiran Kelompok Pengamen Musik Angklung Lampu APILL

(Studi Kasus: Pengendara di Lampu APILL Brigjend Katamso Yogyakarta)

Mentari Cklaudita Walalayo

Program Pascasarjana Institut Seni Indonesia Yogyakarta;
Jalan Suryodiningratan No. 8, Yogyakarta 55143
E-mail: mentariwala9496@gmail.com

ABSTRAK

Respons merupakan salah satu aspek pendukung terbangunnya interaksi sosial. Dalam konteks pertunjukan musik, respons penonton atau pendengar sangat memengaruhi keaktifan interaksi sosial yang dibangun. Dalam konteks aktivitas pengamen musik angklung lampu APILL, kehadiran pengendara yang terjebak macet dapat disebut sebagai penonton meskipun motivasi kehadirannya tidaklah untuk menyaksikan penampilan kelompok pengamen tersebut. Hal ini berdampak pada interaksi yang dibangun antara pendengar dan kelompok pengamen yang terlihat pasif. Oleh sebab itu, penelitian bertujuan untuk mengidentifikasi pola respons yang dibangun penonton serta hal-hal yang mendasari atau mendukung pola respons tersebut. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dan analisis deskriptif. Berdasarkan proses penelitian yang telah ditempuh, penulis mendapati bahwa pola respons yang dibangun oleh pengendara adalah pola respons dalam *ruang pribadi* dan *ruang bersama*, dalam *jangka pendek* dan *jangka panjang*. Hal yang mendasarinya adalah berbagai media yang pengendara miliki untuk membangun batas privasi maupun kebersamaan dengan kelompok pengamen. Pada dasarnya, semua ini berlangsung atas kendali dari para pengendara.

Kata kunci: *respons, pengendara, pengamen, lampu APILL, kendali*

**Road Users Responses to the Appearance of the Traffic Light's Angklung Performers
(case study: Brigjen Katamso Traffic Light)**

ABSTRACT

The response is one of the supporting aspects of social interaction. In musical performances, the audience or listener's response greatly affects the active social interactions that are built. In the context of the traffic light angklung musicians' activity, the presence of a road users who is stuck in traffic can be called an audience even though the motivation for his presence is not to witness the performance of the musician group. This has an impact on the interactions that are built between listeners and groups of buskers who look passive. Therefore, the research aims to identify the audience's response patterns and the things that underlie or support these response patterns. The research was conducted using qualitative methods and descriptive analysis. Based on the research that has been taken, the authors found that the pattern of response was built by road users is the pattern of response in a private room and shared room, in the short term and long term. The basis for this is the various media that drivers have to build privacy boundaries and togetherness with groups of buskers. All of this takes place under the control of the road users.

Keywords: *response, driver, busker, traffic lights, control*

PENDAHULUAN

Aktivitas kelompok pengamen musik angklung di lampu APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) merupakan sebuah fenomena yang tidak baru lagi dalam ruang lalu lintas di Yogyakarta. Keberadaan kelompok musik ini merupakan suatu aktivitas mengamen dengan melibatkan sebuah proses permainan musik menggunakan alat-alat musik tradisional (angklung sebagai alat musik yang dominan). Keberadaan pengamen musik angklung merupakan sebuah bentuk penggunaan musik sebagai media komersial di mana musik digunakan sebagai sumber mata pencaharian untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Namun, status sebagai pengamen memiliki nilai yang berbeda dari aktivitas meminta-minta atau mengemis. Keberadaan sebagai pengamen merupakan sebuah bentuk tanggung jawab mereka sebagai pemusik yang tidak sekedar menghasilkan uang semata namun, adanya suatu harapan untuk mendapat respons dari penonton. Dalam konteks ini, yang menjadi penonton adalah para pengendara yang sedang menunggu peralihan lampu APILL dari merah menjadi hijau. Keterbatasan sasaran penonton menjadi sebuah polemik yang dihadapi oleh para pemusik, khususnya para pengedar kotak uang (yang adalah bagian dari kelompok pengamen musik angklung).

Disadari sungguh bahwa posisi para pengendara yang tengah terjebak macet bukanlah hadir dalam keinginan yang utuh untuk menyaksikan permainan musik kelompok pengamen tersebut. Boleh jadi, keberadaan para pengendara sebagai penonton merupakan sebuah keadaan terpaksa akibat terjebak macet. Hal ini pun turut memengaruhi cara para pengendara merespons keberadaan para pengamen tersebut yang kemudian memengaruhi interaksi yang dibangun. Pada kenyataannya, interaksi sosial dibangun antara kelompok pengamen dan para pengendara memberi kesan yang kaku atau interaksi yang berlangsung secara pasif. Kepasifan yang dimaksud yaitu daya respons dari pendengar (pengendara) yang tidak begitu aktif melalui pergerakan tubuh yang terlihat saat menunggu peralihan lampu APILL, berbeda dari respons para penonton konser musik pada umumnya. Memang tidak dapat disamakan keadaan penonton konser musik dengan para pengendara di lampu APILL karena memang keadaannya atau motivasi kehadiran yang berbeda. Hanya saja, penting untuk mengetahui seperti apa pola respons yang dibangun para pengendara terkait kehadiran para pengamen lampu APILL serta hal-hal yang mendasari atau mendukung pola respons tersebut.

Oleh sebab itu, penulis merasa ini menjadi sebuah fenomena yang menarik untuk diteliti dan dikaji. Melihat realitas cara para pengendara merespons keberadaan para pengamen musik angklung serta dinamika interaksi yang dibangun dalam kondisi tersebut. Proses penelitian ini didasari dengan sebuah pertanyaan, yaitu: bagaimana respons pengendara terhadap keberadaan kelompok

pengamen musik angklung di daerah lampu APILL (Jalan Brigjend Katamso Yogyakarta)?

Kajian Respons & Pengamen

Mengamen merupakan aktivitas seni yang berlangsung di jalan yang adalah ruang publik. Istilah lain yang sering dipakai adalah “musisi jalanan”. Kehadiran pengamen dalam ruang publik (jalanan) menuntut mereka menyesuaikan diri (sebagai pemusik) dengan keadaan perkotaan. Hal ini diperlukan untuk membangun kekuatan dan kehadiran yang utuh agar tidak tenggelam dalam suara perkotaan yang begitu ramai (McNamara & Quilter, 2016). Bennett & Rogers (2014) dalam penelitian mereka menyebutkan pengamen sebagai “musisi tersembunyi” karena berhadapan dengan ruang publik yang begitu menonjol. Keadaan ini menjadi tuntutan bagi para pengamen untuk membangun kekuatan dan kehadiran di tengah lingkup perkotaan. Kepekaan terhadap situasi perkotaan yang berubah dari waktu ke waktu akan sangat memengaruhi keefektifan aktivitas mengamen yang dilakukan.

Salah satu kesulitan yang harus dihadapi para pengamen adalah stigma masyarakat bahwa mengamen tidak berbeda jauh dari aktivitas mengemis. Secara historis, kehadiran pengamen memang sangat melekat dengan citra rakyat kecil (Bennett & Rogers, 2014), sehingga kehadiran pengamen yang melibatkan musik dianggap tidak musikal atau “unmusic”. Kehadiran pengamen seringkali menimbulkan situasi yang tidak nyaman karena yang dilihat bukan musiknya melainkan manusianya dalam hal ini pengamen (McKay, 2007). Bahkan, kehadiran mereka dianggap sebagai pengganggu. Namun, sistem penataan suasana perkotaan oleh pemerintah telah mengalami perubahan selama beberapa dekade terakhir, khususnya perihal kehadiran para pelaku pertunjukan jalanan yang memainkan peran penting dalam membangun “vitalitas kehidupan sehari-hari perkotaan” yang tertuang dalam Undang-undang Tata Perkotaan (Simpson, 2011). Seperti yang terjadi di *Washington Square Park*, dimana pengamen diberikan akses yang begitu luas untuk beraktivitas (Harrison-Pepper, 2010). Pandangan yang berbeda-beda inipun sangat memengaruhi interaksi yang dibangun oleh pengamen dan penonton. Hal tersebut dapat diamati dari pergerakan tubuh setiap penonton ketika musik ditampilkan (Kushner & Brooks, 2000).

Stigma terhadap kehadiran pengamen juga terjadi di Indonesia. Aktivitas mengamen menjadi pilihan universal masyarakat menengah ke bawah untuk menunjang keberlanjutan hidup secara khusus dalam aspek finansial (Putri, 2018). Namun, stigma masyarakat terhadap identitas pengamen yang identik dengan pengemis justru memengaruhi cara masyarakat membangun interaksi dengan para pengamen tersebut. Aktivitas mengamen yang identik dengan kehidupan jalanan

kurang mendapat apresiasi positif dari masyarakat karena tingkat kesulitan yang rendah, mudah dijangkau banyak orang sehingga tidak dianggap sebagai pekerjaan yang perlu diapresiasi. Meskipun demikian, ada pula masyarakat yang memberi apresiasi terhadap kehadiran para pengamen jalanan. Gaya apresiasi masyarakat pun berbeda-beda, yaitu secara pasif (apresiator pasif) dan aktif (apresiator aktif). Apresiasi tersebut diberikan juga atas dasar kepekaan terhadap kemampuan musikal yang dimiliki para pengamen (Yendika, 2011). Aktivitas mengamenselain dipandang sebagai aktivitas ekonomi, juga dilihat sebagai aktivitas musikal karena keterlibatan musik di dalamnya. Para pengamen memiliki kemampuan musikal yang berbeda-beda. Hal ini pun memengaruhi apresiasi masyarakat yang melihat dari segi ekonomi maupun musikal.

Pertunjukan musik jalanan memang tidak mudah dilakukan karena berhadapan dengan keadaan jalan yang sangat bergantung pada kehadiran pengendara. Rentang perhatian dan sikap bebas yang dimiliki pengendara akan sangat memengaruhi keputusan pengendara untuk merespons kehadiran pengamen. Begitu juga dengan keputusan akhir pengendara yang diharapkan dan merupakan tujuan mengamen yaitu upah berupa uang (Kushner & Brooks, 2000). Dalam arti lain dapat dikatakan bahwa interaksi dalam pertunjukan jalanan sangat bergantung pada kehadiran penonton yang sangat cepat mengalami perubahan (Eyers, 2009), misalnya pejalan kaki maupun pengendara. Interaksi tersebut berlangsung secara tidak terencana, tergantung pada keterbukaan masyarakat untuk terlibat atau tidak dalam pertunjukan tersebut.

Pertunjukan musik jalanan dapat dikatakan sebagai sebuah pertunjukan yang demokratis karena di dalamnya tidak ada unsur pemisahan penonton berdasarkan kelas sosial, genre, ras, maupun usia tertentu. Ruang pertunjukan ini bersifat luas dan tidak terbatas. Semuanya hadir secara bebas (Tanenbaum, 1995). Kebebasan inilah yang membuat ruang akses untuk berjumpa dengan penonton menjadi sangat terbuka. Di satu sisi menguntungkan karena peluang perjumpaan namun, kebebasan dari pihak penonton pun dapat membuat batas yang begitu jauh antara penonton dan para pelaku pertunjukan.

Penonton merupakan salah satu pihak yang menjadi sasaran dalam sebuah aktivitas penyajian musik. Dalam konteks penelitian ini, pengendara yang sedang menunggu peralihan lampu APILL (lampu merah menjadi hijau) mengambil posisi sebagai penonton (mau atau tidak mau). Penonton pada konteks ini memiliki perbedaan motivasi kehadiran jika dibandingkan dengan penonton dalam konteks pertunjukan musik lainnya. Kehadiran sebagai penonton tidaklah dimotivasi oleh kesadaran penuh untuk menyaksikan karena keberadaan mereka hanya sekedar kebetulan. Hal ini memengaruhi cara para pengendara merespons kehadiran kelompok musik tersebut. Adapun beberapa aspek lain yang dapat dilihat sebagai faktor yang memengaruhi respons dari penonton, yaitu: *suasana*

hati, tergesa-gesa atau tidak, juga cuaca (McNamara & Quilter, 2016). Ketiga faktor ini dapat menjadi acuan bagi penulis dalam upaya untuk memahami respons para pengendara. Faktor *suasana hati* dapat terindikasi oleh ekspresi wajah saat menunggu lampu hijau. Faktor *tergesa-gesa atau tidak* dapat penulis amati melalui pergerakan tubuh mereka menjelang peralihan lampu APILL. Sedangkan, faktor *cucaca* penulis artikan sebagai keadaan alam yang panas atau mendung untuk melihat pengaruhnya terhadap respons pengendara. Hal ini kemudian tertuang dalam penentuan waktu pengamatan saat penelitian berlangsung.

Respons para penonton merupakan sebuah unsur penting yang turut menghidupkan interaksi dalam sebuah pertemuan sosial. Respons para pengendara terhadap musik pada pertunjukan yang berlangsung di jalan dapat diamati melalui pergerakan fisik orang yang lewat. Hal tersebut dapat terindikasi oleh pergerakan bagian tubuh tertentu yang mengikuti tempo musik yang dimainkan, bisa sambil melihat para pelaku pertunjukan maupun tanpa melihat (Shouse, 2005). Respons fisiologis ini dapat memengaruhi orang lain yang berada di sekitar penonton tersebut. Dengan kata lain, pergerakan fisik seorang penonton dapat memengaruhi atau menjadi ajakan bagi penonton lain untuk turut merespons kehadiran pertunjukan tersebut (Carter & McCormack, 2006).

Respons terhadap sesuatu merupakan sebuah sistem yang terkendali atau terkontrol. Pusat kontrol dari sebuah respons ada pada pribadi setiap orang. Dengan kata lain, setiap orang memiliki kendali atau kekuatan untuk merespons berbagai hal yang dijumpai. Respons atau yang dapat disebut “umpan balik” merupakan sistem yang terkontrol. Ibarat dalam sistem komunikasi oleh dua orang, setiap orang memiliki sistem kontrol terhadap komunikasi yang dibangun (Clement & Frandsen, 1976). Dengan demikian, sebuah titik fokus yang dibangun dalam proses penelitian ini adalah memahami respons pengendara sebagai sebuah sistem yang terbangun atas dasar kontrol secara pribadi. Maka, dapat dipahami bahwa proses memahami respons akan dilihat dalam keberagaman kontrol setiap pengendara.

METODE

Pada dasarnya, penelitian ini bertujuan untuk memahami keberagaman pengalaman para pengendara dalam upaya merespons kehadiran kelompok pengamen musik angklung lampu APILL yang beraktivitas di jalan Brigjend Katamso Yogyakarta. Upaya untuk memahami pengalaman para pengendara ditempuh dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan *observasi* (pengamatan) sebagai teknik utama dan wawancara sebagai teknik pendukung. Data yang terkumpul kemudian dianalisis dengan berpedoman juga pada beberapa pustaka yang telah dikaji.

1. Pengumpulan Data (Pengamatan dan Wawancara)

Untuk mengetahui informasi tentang respons para pengendara terhadap keberadaan kelompok pengamen musik angklung di lampu APILL maka, penulis melakukan pengamatan di persimpangan lampu lalu lintas, arah timur Jalan Brigjend Katamso Yogyakarta. Mendahului proses pengamatan serta mengingat bahwa ada beberapa kelompok pengamen musik angklung yang beraktivitas di lampu APILL pada lokasi yang berbeda-beda maka, pertama-tama penulis mengamati situasi setiap kelompok guna menentukan lokasi yang tepat untuk melakukan proses pengamatan. Tidak ada perbedaan yang signifikan pada setiap lokasi yang diamati. Akhirnya, penulis memilih Jalan Brigjend Katamso sebagai lokasi pengamatan karena keadaannya yang tipikal. Disebut tipikal karena lokasi tersebut memiliki kesamaan situasi pengendara serta intensitas jam kerja pemusik dengan beberapa lokasi keberadaan kelompok pengamen musik angklung yang lain. Di sekitar lokasi pengamatan, suasana begitu ramai dengan keberadaan kelompok pengamen musik angklung, para pengendara, serta para pejalan kaki. Situasi yang ramai ini dilihat sebagai sumber penulis memperoleh keragaman informasi tentang respons pengendara.

Pertimbangan tersebut diperkuat oleh alasan subjektif sehingga penulis memilih lokasi tersebut sebagai lokasi pengamatan yaitu karena kedekatan jarak dengan tempat tinggal penulis memungkinkan penulis (lebih mudah) dalam menjangkau lokasi guna menghemat waktu dan tenaga dalam proses pengamatan. Pengamatan ini dilakukan secara terlibat. Ada beberapa pengaturan yang penulis tetapkan dalam proses pengamatan agar proses ini berjalan baik dan teratur. Pengaturan tersebut meliputi waktu pengamatan, durasi pada setiap proses pengamatan, fokus yang ditetapkan pada setiap waktu pengamatan, serta posisi pengamat yang mengalami perpindahan pada setiap waktu pengamatan atas dasar kebutuhan mendapatkan informasi. Panjang deretan pengendara yang sedang menunggu lampu hijau yaitu sekitar empat puluh meter dari posisi *zebra cross*. Namun, jarak yang menjadi fokus pengamatan terhadap perilaku pengendara sepanjang dua puluh meter berpatokan pada panjangnya perjalanan para pengedar kotak uang. Untuk memperoleh data tentang perilaku para pengendara yang sedang berhenti di lampu merah maka pengamatan ini sangat berpatokan pada durasi lampu merah dan lampu hijau. Pada lokasi pengamatan tersebut durasi lampu merah sebanyak seratus detik dan lampu hijau berdurasi tiga puluh detik. Pengamatan dilakukan sebanyak enam kali.

Pengamatan pertama dilakukan pada Kamis, 7 November 2019 dalam durasi tiga puluh menit (pukul 12.00 - 12.30 WIB). Penulis mengambil posisi arah jam dua (dari arah pandang pengendara) yang jaraknya sekitar sepuluh meter dari posisi *zebra cross*. Pada kali pertama pengamatan ini, penulis menaruh fokus pada

proses mempelajari situasi lokasi pengamatan serta membantu penulis menyusun panduan pengamatan. Kelima pengamatan selanjutnya difokuskan pada pergerakan tubuh setiap pengendara saat menunggu lampu hijau.

Pengamatan kedua dilakukan pada Jumat, 8 november 2019 selama empat puluh lima menit (pukul 13.40 - 14.25 WIB). Penulis mengambil posisi pada seberang jalan (jaraknya sekitar sepuluh meter) dari posisi para pemusik agar dapat melihat secara utuh situasi sosial yang terbangun. Pengamatan ketiga dilakukan pada Senin, 11 November 2019 dalam durasi tiga puluh empat menit (16.28 – 17.02 WIB). Posisi penulis sama seperti pengamatan kedua (posisi ini dipertahankan hingga pengamatan terakhir). Pengamatan keempat dilakukan pada Kamis, 14 November 2019 selama empat puluh tiga menit (16.09 – 16.52 WIB). Pengamatan kelima dilakukan pada Senin, 18 November 2019 selama empat puluh tujuh menit (15.27 – 16.14 WIB). Pengamatan keenam dilakukan pada Kamis, 21 November 2019 selama dua puluh delapan menit (pukul 16.27 – 16.55 WIB). Pengamatan pertama dan terakhir tidak disalin dalam bentuk catatan pengamatan karena pengamatan pertama digunakan untuk mempelajari situasi lokasi pengamatan sedangkan pengamatan terakhir untuk memastikan berbagai informasi yang ditemukan pada pengamatan-pengamatan sebelumnya.

Proses pengamatan ini ditempuh dengan menggunakan beberapa alat bantu untuk perekaman data. Alat-alat yang digunakan adalah buku catatan, alat tulis, dan *handphone* (gawai). Buku catatan dan alat tulis digunakan untuk menulis berbagai hal yang ditemukan dalam proses pengamatan. *Stopwatch* pada gawai digunakan untuk menghitung durasi lampu merah dan lampu hijau serta durasi pengamatan. Berbagai informasi yang dicatatkan dalam buku catatan kemudian diketik pada komputer.

Setelah pengamatan selesai dilakukan, penulis melakukan wawancara untuk mengonfirmasi berbagai informasi dan data yang ditemukan dalam proses pengamatan. Meskipun wawancara dalam penelitian hanya berperan sebagai teknik pendukung namun, berbagai informasi hingga data yang diperoleh dalam wawancara memiliki peranan penting bagi penulis untuk memahami kedalaman pengalaman para pengendara dalam merespons kehadiran kelompok pengamen angklung lampu APILL sehingga data yang diperoleh benar-benar valid. Wawancara dilakukan bersama lima informan yang adalah pengendara yang aktif melalui jalan Brigjend Katamsso dan rutin menjadi pengendara yang menyaksikan kehadiran kelompok pengamen di tempat tersebut. Hal ini telah penulis pastikan dari awal proses penentuan dan tahap pengenalan dengan informan.

2. Analisis Data

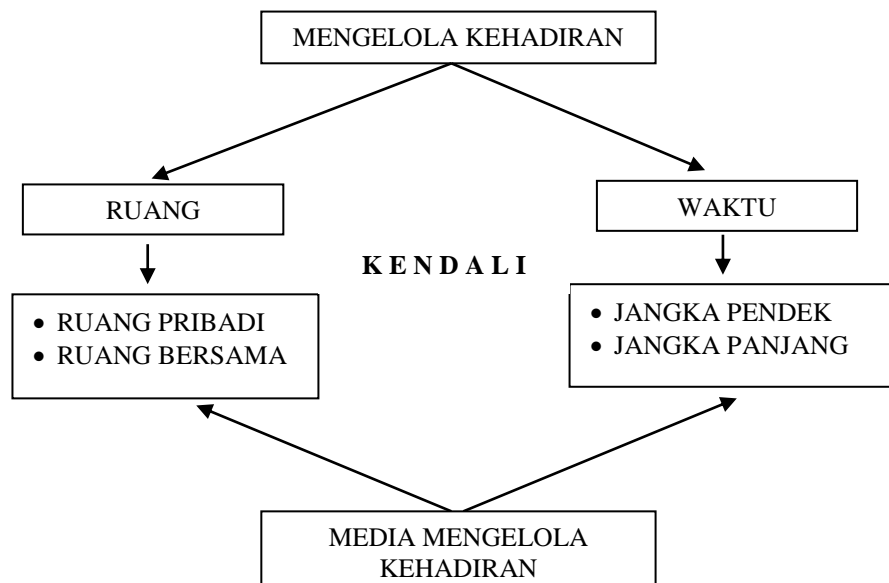
Berbagai informasi yang ditemukan dalam proses pengamatan dan wawancara kemudian disalin dalam catatan pengamatan dan catatan hasil

wawancara. Selanjutnya, catatan-catatan tersebut dianalisis dalam proses *coding* yang bertujuan untuk menemukan dan menandai informasi-informasi yang penting. Disebut penting atas dasar pertimbangan bahwa informasi tersebut memiliki kemampuan untuk membangun sebuah titik fokus yang jelas sehingga proses analisis berlangsung secara terarah.

Proses *coding* dilakukan dalam dua tahap. Pada tahap pertama, penulis membaca secara teliti serta berulang-ulang catatan pengamatan dan catatan wawancara, kemudian menandai hal-hal yang penting. Tanda-tanda tersebut kemudian didaftarkan dalam bentuk daftar kode serta dijelaskan artinya masing-masing. Setelah itu, daftar kode tersebut ditinjau kembali dalam tahap kedua. Ditemukan beberapa kode yang tidak relevan dengan tujuan penelitian. Kode-kode yang tidak relevan tersebut dipisahkan lalu dibuat daftar kode baru sehingga dari dua puluh satu kode yang dihasilkan pada tahap pertama direduksi menjaditiga belas kode. Kode-kode tersebut kemudian dicatat kembali dalam daftar kode yang baru. Setelah itu, penulis meninjau kembali keterkaitan kode-kode baru dengan konteks penelitian dan ditemukan bahwa semua kode pada daftar terakhir memiliki keterikatan yang sangat kuat dengan fokus penelitian. Kemudian, penulis memutuskan bahwa daftar kode tersebut merupakan daftar kode yang terakhir.

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan berbagai proses yang telah dilalui, bermula dari pengamatan dan wawancara, perekaman data, pengodean, pereduksian data hingga proses menganalisis data-data yang dikumpulkan maka, ada beberapa temuan yang akan digambarkan melalui skema di bawah ini:



Berdasarkan pertanyaan yang mendasari proses penelitian ini yaitu: bagaimana respons para pengendara terhadap keberadaan kelompok pengamen musik angklung lampu APILL di Jalan Brigjend Katamsa, maka penulis mendapat sebuah jawaban bahwa setiap pengendara memiliki cara masing-masing dalam merespons keberadaan kelompok musik angklung lampu APILL. Hal ini merupakan sebuah bentuk keberagaman respons dari para pengendara yang kemudian menghasilkan banyak ruang yang dibangun dalam situasi tersebut. Hal ini terjadi karena setiap pengendara memiliki kehendak dan kendali dalam mengelola kehadiran serta membangun ruang pada tempat tersebut. Ruang-ruang yang dibangun terdiri dari dua bagian, yaitu *ruang pribadi* dan *ruang bersama*. Ruang pribadi merupakan batasan-batasan yang diberikan para pengendara antara dirinya dengan kehadiran para kelompok musik (baik pemusik maupun para pengedar kotak uang). Yang menjadi tolok ukur bagi penulis mengategorikan ruang yang dibangun sebagai ruang pribadi adalah ketika para pengendara (baik pengendara motor maupun mobil) tidak merespons. Tindakan tidak merespons yang dimaksud adalah ketika para pengendara menaruh fokus pada aktivitas pribadi mereka dan mengabaikan kehadiran pihak lain.

Hal-hal tersebut diperoleh dari catatan pada pengamatan pertama (I) dan ketiga (III), yaitu:

- Pengendara lainnya fokus dengan kesibukan masing-masing. Ada yang mengobrol, fokus menatap gawai, hingga fokus menatap lampu APILL (I).
- Pengendara motor pada deretan paling depan tidak menoleh ke arah para pemusik tidak juga merespons para pengedar kotak uang. Pada putaran pertama tidak ada pengendara mobil yang merespons, kaca mobil tidak dibukakan, bahkan ketika pengedar mengetuk kaca mobil (I).
- Pada bentuk respons yang pertama, penghindaran yang dimaksud adalah gestur tubuh para pengendara yang berupaya untuk tidak melibatkan kontak mata dengan para pengedar kotak uang. Rata-rata para pengendara dalam kategori ini merespons kehadiran para pengedar kotak uang dengan menaruh fokus pada aktivitas pribadi seperti menatap ke layar gawai, mengobrol dengan orang yang dibonceng, menatap ke seberang jalan, menatap ke arah lampu APILL, serta para pengendara mobil yang tidak membukakan kaca mobil bahkan ketika para pengedar berhenti beberapa detik di depan pintu mobil sambil menyodorkan kotak uang yang dipegang (III).

Kemampuan untuk membangun ruang pribadi ini bersumber dari kendali yang dimiliki oleh setiap pengendara dalam memberi batasan antara ruang bebas mereka dan tidak mau melibatkan kehadiran para pemusik dan para pengedar kotak uang di dalamnya. Kendali tersebut secara jelas terlihat dalam cara mereka

menggunakan berbagai media yang dimiliki setiap pengendara untuk tujuan tersebut. Para pengendara mobil secara menyeluruh memiliki kaca mobil sebagai media untuk menciptakan ruang pribadi mereka. Kehendak untuk membuka dan menutup kaca mobil ada cara mereka mencapai hal tersebut. Sedangkan, para pengendara motor memiliki media yang lebih beragam yaitu kaca helm (yang ditutup), membangun obrolan dengan orang yang dibonceng, menatap layar gawai, menatap lampu APILL, dan memakai *earphone* adalah media yang mereka miliki untuk memberi batasan antara ruang bebas mereka dengan kehadiran pihak lain termasuk para pemusik maupun para pengedar kotak uang. Hal ini tampak pada catatan penulis di pengamatan keempat, sebagai berikut:

- Pengamat mendapati bahwa lebih banyak mobil tidak membukakan kaca mobil bahkan ketika para pengedar berhenti beberapa detik di depan pintu mobil mereka. Pengendara mobil memiliki kendali yang lebih kuat dalam menghindari kontak dengan para pengedar yaitu kaca mobil.
- Ada pula pengendara motor yang memiliki cara berbeda dalam menghindari kontak dengan para pengedar kotak uang yaitu melalui helm yang dipakai. Ada beberapa pengendara yang sengaja tetap menutup kaca helmnya ketika sedang menunggu lampu merah.

Jika ada ruang pribadi, maka ada pula ruang bersama. Yang dimaksud ruang bersama adalah ketika para pengendara dalam kesadaran penuh melibatkan kehadiran kelompok musik tersebut dalam pengalaman mereka saat terjebak macet. Tolok ukur sebuah ruang dikatakan ruang bersama dilihat dari gerak-gerik para pengendara merespons melibatkan kontak mata, gerak-gerik tubuh mengikuti irama musik yang dimainkan para pemusik serta respons terhadap para pengedar kotak uang saat menyodorkan kotak uang ke setiap pengendara. Hal-hal tersebut diperoleh dari hasil catatan penulis hasil pengamatan kedua (II) dan keenam (IV), yaitu:

- Gestur tubuh yang diidentifikasi sebagai bentuk merespons yang seirama dengan alunan musik dilihat dari pergerakan kepala, tangan, hingga kaki (II).
- Ada pengendara (motor maupun mobil) yang melakukan kontak mata sambil telapak tangan dinaikkan serata dada dengan gestur kepala yang mengangguk memberikan tanda penolakan secara halus saat diedarkan kotak uang namun, ada pula pengendara yang merespons hingga memberikan uang saat diedarkan kotak uang (IV).

Dinamika membangun ruang tidak hanya terbatas pada kategori ruang serta berbagai media yang dipakai saja namun, hal tersebut turut memengaruhi seberapa lama mereka berada pada kategori ruang yang mereka bangun. Hal ini

berkaitan dengan waktu membangun ruang yang terbagi dua, yaitu: *ruang jangka panjang* (pribadi maupun bersama) dan *ruang jangka pendek* (pribadi maupun bersama). Yang menjadi tolok ukur sebuah ruang dikategorikan dalam jangka panjang adalah pada durasi dimana pengendara berada yaitu sekurang-kurangnya setengah dari durasi lampu merah. Begitupun sebaliknya, jika sebuah ruang yang dibangun (pribadi maupun bersama) dalam durasi kurang dari setengah durasi lampu merah maka dikategorikan sebagai *ruang jangka pendek*. Hal tersebut tampak pada catatan hasil pengamatan pertama, yaitu:

- Di antara para pengendara tersebut, empat pengendara motor menoleh ke posisi pemusik, salah satu mengarahkan kamera gawai ke posisi pemusik dalam waktu sekitar lima puluh detik. Sementara itu, para pengendara lain fokus dengan kesibukan masing-masing. Ada pula seorang pengendara motor menggerakkan kaki seirama dengan alunan musik angklung dalam waktu kurang dari sepuluh detik.

Dalam proses penelitian, penulis mendapat bahwa setiap pengendara memiliki kendali dalam membangun ruang pada jangka waktu yang berbeda-beda pula. Ada pengendara yang mampu membangun ruang bersama dalam jangka waktu panjang atau dalam jangka waktu pendek. Ada pula yang mampu membangun ruang pribadi dalam jangka waktu panjang atau dalam jangka waktu pendek. Sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat keberagaman proses pembentukan ruang dalam jangka waktu panjang maupun pendek.

KESIMPULAN

Berdasarkan proses penelitian hingga pembahasan yang dijelaskan di atas maka disimpulkan bahwa respons merupakan sebuah sistem yang terkontrol oleh setiap orang. Hal ini menimbulkan keberagaman respons sebab setiap orang memiliki cara merespons yang berbeda-beda. Pada akhirnya berpengaruh terhadap ruang yang dibangun dalam sebuah perjumpaan sosial. Dalam konteks pengamatan, terdapat banyak ruang yang dibangun oleh para pengendara dan hal tersebut terjadi atas dasar kendali atau sistem kontrol yang pada dasarnya berbeda-beda.

Penelitian ini dilakukan dengan membatasi pada respons pengendara sebagai sasaran mengamen. Batasan ini belum cukup kuat untuk memperlihatkan realita aktivitas pengamen jalanan di Indonesia, khususnya di Yogyakarta. Untuk penelitian selanjutnya, diharapkan dapat meneliti lebih dalam lagi terkait aspek musikal para pengamen jalanan dan pengaruhnya terhadap para pendengar atau sasaran mengamen dalam hal ini masyarakat dalam ruang publik.

KEPUSTAKAAN

- Bennett, A. ; I. R. (2014). Street Music, Technology, and The Urban Soundscape. *Continuum: Journal of Media & Cultural Studies*, 28(4), 454–464. <https://doi.org/https://doi.org/https://doi.org/10.1080/10304312.2014.893991>
- Brooks, R. J. K. & A. C. (2000). The One-Man Band by the Quick Lunch Stand: Modeling Audience Response to Street Performance. *Journal of Cultural Economics*, 24(1), 65-7x.
- Carter, S., & McCormack, D. P. (2006). Film, Geopolitics and the Affective Logics of Intervention. *Political Geography*, 25(2), 228–245. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2005.11.004>
- Clement, D. A., & Frandsen, K. D. (1976). On conceptual and empirical treatments of feedback in human communication. *Communication Monographs*, 43(1), 11–28. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/03637757609375911>
- Eyers, T. (2009). Musicians as street performers. Retrieved from <http://www.performers.net/forums/showthread.php?p=53194#post53194>
- Harrison-Pepper, S. (2010). *Drawing a Circle in the Square: Street Performing in New York's Washington Square Park*. University Press of Mississippi.
- McKay, G. (2007). A Soundtrack to the Insurrection: Street Music, Marching Bands, and Popular Protest. *Parallax*, 13(1), 20–31.
- McNamara, L & Quilter, J. (2016). Street Music and the Law in Australia: Busker Perspectives on the Impact of Local Council Rules and Regulations. *Journal of Musicological Research*, 35(2), 113–127.
- Putri, S. S. (2018). *Peranan Aspek Dukungan Sosial dan Aktualisasi Terhadap Kehidupan Pengamen Jalanan*. Retrieved from <http://eprints.uad.ac.id/id/eprint/10826>
- Shouse, E. (2005). Feeling, Emotion, Affect. *M/C Journal*, 8(6). <https://doi.org/https://doi.org/10.5204/mcj.2443>
- Simpson, P. (2011). Street Performance and the City: Public Space, Sociality, and Intervening in the Everyday. *Space and Culture*, 14(4), 415–430. <https://doi.org/10.1177/1206331211412270>
- Tanenbaum, S. J. (1995). *Underground harmonies: Music and politics in the subways of New York*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- Yendika, F. O. (2011). *Apresiasi Mahasiswa Seni Musik Terhadap Lagu-lagu Pengamen Jalanan di Kota Semarang* (Universitas Negeri Semarang). Retrieved from <http://lib.unnes.ac.id/id/eprint/383>