



UNIVERSITAS INDONESIA

**JALAN RAYA SEBAGAI
RUANG INTERAKSI SIMBOLIK MASYARAKAT**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana
Arsitektur**

**LUTFI PRAYOGI
0706269230**

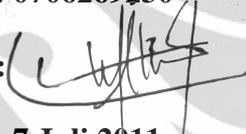
**FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JULI 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Lutfi Prayogi

NPM : 0706269230

Tanda Tangan: 

Tanggal : 7 Juli 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Lutfi Prayogi
NPM : 0706269230
Program Studi : Arsitektur
Judul Skripsi : Jalan Raya sebagai Ruang Interaksi Simbolik Masyarakat

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Evawani Ellisa, M.Eng, Ph.D

Penguji : Ir. Achmad Sadili Somaatmadja, M.Si

Penguji : Dita Trisnawan, ST, M.Arch, M.STD



Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 22 Juni 2011

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirrabilalamin, dengan izin Allah SWT saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Puji syukur juga saya panjatkan kepadaNya karena dengan izinNya saya dapat menyelesaikan studi S1 saya. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Arsitektur Jurusan Arsitektur pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan dorongan dari berbagai pihak mulai dari masa awal perkuliahan hingga pada penyelesaian skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini dan studi S1 saya. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Ir. Evawani Ellisa, M.Eng, Ph.D, sebagai pembimbing skripsi saya yang telah begitu telaten membimbing saya selama proses pembuatan skripsi ini.
2. Ibu Ir. Siti Handjarinto, M.Sc, sebagai pembimbing akademis saya yang telah memperhatikan perkembangan akademis saya, memotivasi saya untuk meraih prestasi lebih tinggi, dan menjadi tempat berkonsultasi saya dalam hal proses perkuliahan S1.
3. Bapak Ir. Hendrajaya Isnaeni, M.Sc, Ph.D, selaku dosen penanggung jawab mata kuliah Skripsi.
4. Bapak Ir. Achmad Sadili Somaatmadja, M.Si, dan bapak Dita Trisnawan, ST, M.Arch, M.STD, sebagai penguji skripsi saya yang telah memberi banyak masukan berharga dan menantang saya untuk membuat karya ilmiah yang lebih baik di masa depan.
5. Seluruh staf pengajar dan administrasi Departemen Arsitektur FTUI.
6. Microsoft Corp. yang telah memberi saya inspirasi dalam membuat presentasi Sidang Skripsi melalui produk Windows Phone 7-nya.
7. Bapak, Ibu, Mas Wawan, dan Wiwin, sebagai keluarga tempat tumbuh kembang yang luar biasa.
8. Erick Rinaldo, S.Ars, dan Fauzia Evanindya, S.Ars, sebagai teman kelompok bimbingan skripsi yang telah saling memotivasi baik dengan cara halus

maupun kasar untuk terus mengerjakan skripsi. Semoga sukses karier Abang dan None Jakarta-nya! ;)

9. Dea Adhicita, S.Psi, Rahardian Wahyu Pradana, dan Chandra Dis Pratomo yang telah menjadi rekan diskusi lintas disiplin dan memberi referensi teori.
10. Seluruh angkatan 2007 Arsitektur FTUI yang telah menjadi komunitas yang kondusif dan menyenangkan dalam menuntut ilmu.
11. Nur Hasan, Fajrie Nuary, S.I.A, Muhamad Fajar, S.Kom, Ashlih Dameitry, Navisyah Al Farisi, Ahmad Ryan Faisal Azizie, M Adib Ramadhani, dan teman-teman lain yang telah terus menerus memberi saya semangat untuk menyelesaikan skripsi dan studi S1.
12. Bapak Hermanto Setiawan, ST, dan teman-teman *halaqah* yang terus menerus menjaga dan memotivasi saya untuk menjadi orang yang saleh.
13. Rekan-rekan di Salam 6 Depok, kepanitian Kampus Jenderal 2011, komunitas ADS Depok, kepanitiaan OIM UI 2010, IMA FTUI 2009, serta organisasi dan kepanitiaan lainnya yang saya ikuti yang membuat saya menjadi berguna bagi orang lain.
14. Kelompok Mentoring Super yang membuat saya selalu termotivasi untuk menjadi lebih baik dan dapat mengatasi segala tantangan yang menghadang.
15. Semua pihak yang telah mendukung dan berperan penting namun tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Saya berdoa agar Allah SWT membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan, karena itu saya mengharapkan kritik dan saran yang membangun agar saya dapat menghasilkan karya ilmiah yang lebih baik lagi di masa depan. Akhir kata, saya berharap agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan seluruh pihak yang menggunakannya.

Depok, Juli 2011

Lutfi Prayogi

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Lutfi Prayogi
NPM : 0706269230
Program Studi : Arsitektur
Departemen : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Jalan Raya sebagai Ruang Interaksi Simbolik Masyarakat

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 7 Juli 2011

Yang menyatakan


(Lutfi Prayogi)

ABSTRAK

Nama : Lutfi Prayogi
Program Studi : Arsitektur
Judul : Jalan Raya sebagai Ruang Interaksi Simbolik Masyarakat

Manusia memberikan makna terhadap segala hal yang ia temui dan mengubahnya menjadi sebuah simbol. Manusia juga bertindak secara beragam berdasarkan makna yang ia berikan tersebut. Tindakan-tindakan manusia yang beragam tersebut dapat terkumpul dalam sebuah kegiatan/*event* masyarakat. Kegiatan tersebut dapat berlangsung salah satunya di jalan raya. Jalan raya dimaknai dan digunakan secara berbeda pada saat sebuah kegiatan/*event* berlangsung di atasnya. Jalan raya yang digunakan sebagai *setting* kegiatan/*event* memiliki karakteristik tertentu. Jalan raya yang dapat menampung lebih banyak peserta kegiatan/*event* cenderung memiliki tindakan manusia yang lebih beragam di dalamnya. Jalan raya yang digunakan sebagai *setting* kegiatan/*event* adalah ruang publik.

Kata kunci:

Jalan raya, interaksi simbolik, kegiatan/*event*, masyarakat

ABSTRACT

Name : Lutfi Prayogi
Study Program: Architecture
Title : Road as Society's Symbolic Interactional Space

Human gives meaning to everything he/she finds and turns it into a symbol. Human also acts variously according to the meaning he/she gives. Those various human actions can be gathered within a society's event. Event can be held, one of many, on road. Road is interpreted and used differently when an event being held on it. Road used as an event's setting has certain characteristics. Road that is able to accommodate more event's participants tends to have more various human actions within it. Road used as an event's setting is a public space.

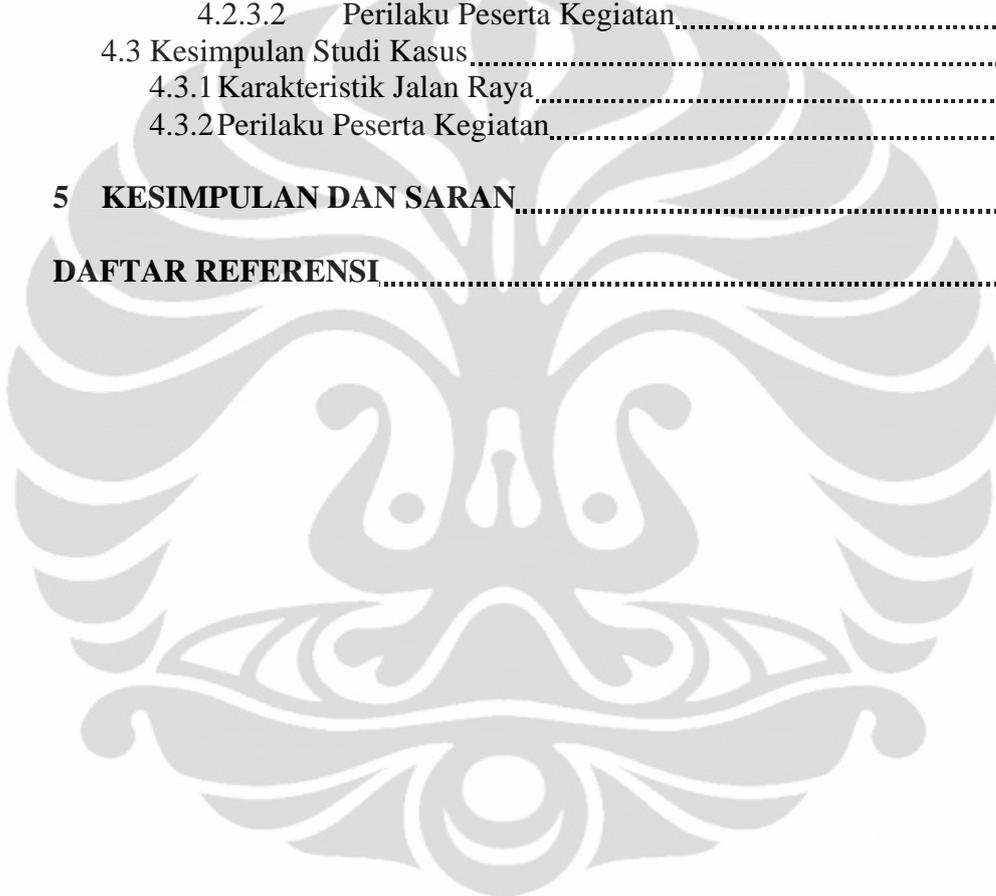
Keywords:

Road, symbolic interaction, event, society

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xii
1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan	2
1.3 Tujuan Penulisan	3
1.4 Ruang Lingkup Penulisan	3
1.5 Metode Pembahasan	3
1.6 Sistematika Penulisan	4
1.7 Kerangka Berpikir	5
2 INTERAKSIONISME SIMBOLIK DAN JALAN RAYA	6
2.1 Interaksionisme Simbolik	6
2.1.1 Simbol dan Interaksionisme Simbolik	6
2.1.2 Interaksi Simbolik pada Masyarakat	9
2.2 Jalan Raya	11
2.2.1 Akses Jalan Raya	12
2.2.1.1 Jalan Raya dan Solid-Void Kota	13
2.2.1.2 Akses Kendaraan Umum	14
2.2.1.3 Tingkat Transparansi Jalan Raya	14
2.2.2 Makna Jalan Raya	15
2.2.2.1 Karakteristik Fisik Jalan Raya yang Bermakna	16
2.2.2.2 Jalan Raya sebagai Penghubung (Linkage) Kota	18
2.2.2.3 Dimensi Waktu Jalan Raya	18
2.2.3 Ruang Berjalan Kaki	19
2.2.3.1 Karakteristik Fisik Ruang Berjalan Kaki yang Baik	20
3 PRESEDEN	23
3.1 Sekaten dan Grebeg Maulud Dal	23
3.2 Peristiwa Mei 68	29
4 STUDI KASUS	35
4.1 Kasus Kegiatan di Bandung	35
4.1.1 Karakteristik Jalan Raya	37
4.1.1.1 Akses Jalan Raya	37
4.1.1.2 Makna Jalan Raya	39
4.1.2 Kegiatan Pawai Obor Bandung Lautan Api 2011	41
4.1.2.1 Kronologi Kegiatan dan Setting Jalan Raya	41

4.1.2.2	Perilaku Peserta Kegiatan.....	46
4.2	Kasus Kegiatan di Jakarta.....	49
4.2.1	Karakteristik Jalan Raya.....	50
4.2.1.1	Akses Jalan Raya.....	50
4.2.1.2	Makna Jalan Raya.....	52
4.2.2	Kegiatan Aksi Hari Buruh 2011.....	55
4.2.2.1	Kronologi Kegiatan dan Setting Jalan Raya.....	55
4.2.2.2	Perilaku Peserta Kegiatan.....	66
4.2.3	Kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor.....	68
4.2.3.1	Kronologi Kegiatan dan Setting Jalan Raya.....	68
4.2.3.2	Perilaku Peserta Kegiatan.....	75
4.3	Kesimpulan Studi Kasus.....	77
4.3.1	Karakteristik Jalan Raya.....	77
4.3.2	Perilaku Peserta Kegiatan.....	79
5	KESIMPULAN DAN SARAN.....	82
	DAFTAR REFERENSI.....	86



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Memakan buah Khuldi sebagai simbol ketidakpatuhan terhadap Tuhan dalam kisah manusia pertama (Nabi Adam AS)	7
Gambar 2.2. Proses penafsiran simbol pada penggunaan bahasa lisan	9
Gambar 2.3 Penyusunan strategi sebagai bagian dari penyesuaian makna pada permainan sepak bola	10
Gambar 2.4 Central Artery di Boston, Massachussets, Amerika Serikat yang tidak berukuran proporsional dengan ruang perkotaan sekitarnya	14
Gambar 2.5 Efek jeda antar bangunan terhadap definisi jalan raya	17
Gambar 2.6 Orang-orang yang berjalan kaki dan melihat detail sekitarnya di Stroget, Copenhagen, Denmark	20
Gambar 3.1 Arak-arakan pemindahan gamelan	24
Gambar 3.2 Arak-arakan gunung dan masyarakat yang berebut gunung	26
Gambar 3.3 Denah Keraton Yogyakarta dan sekitarnya	28
Gambar 3.4 Barikade jalan raya	30
Gambar 3.5 Grafiti di dinding	32
Gambar 3.6 Poster mahasiswa Ecole de Beaux Art yang menggambarkan polisi sebagai tokoh antagonis Darth Vader di film Star Wars	32
Gambar 3.7 Skema rute demonstrasi	33
Gambar 4.1 Skema rute pawai	36
Gambar 4.2 Citra solid-void sekitar rute pawai	37
Gambar 4.3 Bentuk transparansi lingkung bangun sekitar rute pawai	39
Gambar 4.4 Groote Postweg Oost (Jl. Asia Afrika) pada 1938	41
Gambar 4.5 Pemantikan perdana obor peserta pawai	42
Gambar 4.6 Pengamanan peserta pawai oleh mobil patroli polisi dan panitia	43
Gambar 4.7 Interaksi antara masyarakat umum dan peserta pawai di Jl. Dewi Sartika dan Jl. Dalem Kaum	44
Gambar 4.8 Rombongan pawai dan masyarakat umum di Jl. Asia Afrika	44
Gambar 4.9 Rombongan pawai di depan kafe Braga Permai	45
Gambar 4.10 Penggantian obor yang telah mati di bawah jembatan viaduct rel kereta api-sungai Cikapundung Timur	45
Gambar 4.11 Pemain marching band memimpin rombongan pawai memasuki gerbang Balaikota	46
Gambar 4.12 Pemantikan obor raksasa di Balaikota	46
Gambar 4.13 Berbagai pakaian dan atribut peserta	47
Gambar 4.14 Berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya saat pawai	48
Gambar 4.15 Citra solid-void sekitar Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat, dan Jl. Medan Merdeka Utara	50
Gambar 4.16 Bentuk transparansi lingkung bangun sekitar jalan raya	52
Gambar 4.17 Jl. MH Thamrin pada 1960-an	55
Gambar 4.18 Pihak-pihak selain massa aksi yang berada di trotoar dan ruas jalan pinggir trotoar di mulut Jl. Diponegoro	56
Gambar 4.19 Massa aksi yang mengibarkan panji di dalam Bundaran HI	56

Gambar 4.20	Konsentrasi massa aksi di depan mulut Jl. Kebon Kacang	57
Gambar 4.21	Mobil komando, barisan <i>bunker</i> , baliho, dan massa <i>longmarch</i> pada massa aksi	57
Gambar 4.22	Massa aksi memenuhi kedua lajur Jl. MH Thamrin dan kendaraan yang mengantre di belakang massa aksi	58
Gambar 4.23	Jeda antar gelombang massa berisi baliho yang dibentangkan serta mobil komando	58
Gambar 4.24	Pihak selain massa aksi yang bergerak di trotoar dan ruas jalan pinggir trotoar	59
Gambar 4.25	Orang-orang yang mengabadikan jalannya aksi dari jembatan penyeberangan orang	59
Gambar 4.26	Massa aksi merapatkan barisan di belakang lampu pengatur lalu lintas di dekat Bank Indonesia	60
Gambar 4.27	Orasi di depan kantor RRI mendukung perwakilan massa yang sedang melakukan siaran langsung	60
Gambar 4.28	Taman median Jl. Medan Merdeka Barat yang dipenuhi massa aksi, pedagang, dan pihak-pihak lain	61
Gambar 4.29	Aksi saling dorong antara barisan <i>bunker</i> dan polisi serta massa aksi yang berada di taman median jalan saat aksi saling dorong terjadi	61
Gambar 4.30	Massa aksi bergerak di taman median jalan menuju Istana Merdeka	62
Gambar 4.31	Suasana di depan Istana Merdeka saat aksi berlangsung	63
Gambar 4.32	Massa aksi dan pihak-pihak selain massa aksi yang berada di celukan pintu masuk Monumen Nasional	63
Gambar 4.33	Skema pergerakan massa aksi	65
Gambar 4.34	Berbagai pakaian dan atribut massa aksi	66
Gambar 4.35	Berbagai pihak yang terlibat dalam aksi	67
Gambar 4.36	Penyeberangan pengendara sepeda dan pejalan kaki di jalur lambat Jl. Jenderal Sudirman	69
Gambar 4.37	Pedagang kaki lima dan pengendara sepeda di taman jembatan Semanggi	69
Gambar 4.38	Penggunaan trotoar untuk berolahraga ringan dan bermain	70
Gambar 4.39	Beberapa kegiatan dan media propaganda di jalur lambat Jl. MH Thamrin antara jembatan Sudirman dan Bundaran HI	71
Gambar 4.40	Pedagang kaki lima serta parker sepeda di sekitar Bundaran HI	72
Gambar 4.41	Perkumpulan sepeda onthel di trotoar utara Bundaran HI	72
Gambar 4.42	Pengaturan jalur pesepeda dan pejalan kaki oleh komunitas Bike to Work	73
Gambar 4.43	<i>Stand</i> dan panggung pertunjukan di Jl. MH Thamrin	73
Gambar 4.44	Rute pengamatan kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor	74
Gambar 4.45	Berbagai atribut peserta kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor	75
Gambar 4.46	Berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya saat kegiatan HBKB	76

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Bentuk-bentuk interaksi/tindakan sosial yang dapat tercipta dari pertemuan dua atau lebih orang	13
Gambar 4.1	Kesimpulan karakteristik jalan raya.....	77
Gambar 4.2	Kesimpulan perilaku peserta kegiatan	80



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini fenomena penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat berkembang cukup pesat di kota-kota besar modern di Indonesia. Kegiatan yang dilaksanakan dapat berupa tradisi yang telah dilakukan sejak berabad lalu, peringatan yang berkembang beberapa puluh tahun terakhir, dan aktivitas yang baru mulai dilaksanakan beberapa tahun terakhir. Tradisi yang telah dilaksanakan sejak berabad lalu biasa merupakan kegiatan sosial budaya, seperti perayaan Sekaten, Kirab Budaya, Ulang Tahun Penabalan Raja, dsb. Peringatan yang berkembang beberapa puluh tahun terakhir biasa merupakan peringatan akan suatu peristiwa sejarah tertentu, seperti Pawai Obor Bandung Lautan Api, Pawai Konferensi Asia Afrika, dsb. Sedangkan aktivitas yang mulai dilaksanakan beberapa tahun terakhir biasa merupakan bentuk ekspresi gaya hidup kontemporer seperti bersepeda di Hari Bebas Kendaraan Bermotor, ekspresi sosial politik seperti *long march* dan aksi demonstrasi, serta propaganda dari institusi publik ataupun institusi privat seperti Kirab Batik Kota Solo, Jember Fashion Carnival, dsb.

Setiap kegiatan/*event* memiliki ciri khasnya masing-masing yang unik serta berbeda dari yang lain. Keunikan-keunikan tersebut relatif menarik untuk diperhatikan dan merupakan sesuatu yang layak dikenang (*memorable*). Masyarakat yang berkegiatan juga memiliki ciri khasnya masing-masing. Walaupun setiap kegiatan adalah unik, ada kesamaan di antara kegiatan-kegiatan tersebut. Berdasarkan pengamatan langsung pada kegiatan-kegiatan tersebut, saya menangkap adanya tindakan yang sama: ekspresi diri melalui penampilan dan atribut, penggunaan suara dalam volume besar, pengumpulan massa untuk berpartisipasi dalam sub-kegiatan tertentu, dsb. Saya merasa kegiatan dan tindakan tersebut memiliki makna tertentu. Saya juga merasakan nuansa/suasana yang sama: publik/umum, ekspresif, beragam, ramai, meriah, *festive*, dll.

Ruang jalan raya yang digunakan tentunya memiliki karakteristik dan elemen yang berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan-kegiatan tersebut. Mengingat bahwa kegiatan-kegiatan tersebut terjadi di jalan-jalan raya tertentu dan bukan di jalan-jalan raya lain, saya merasa jalan-jalan raya tertentu tersebut memiliki karakteristik dan elemen yang mendukung terlaksananya kegiatan-kegiatan tersebut. Karakteristik dan elemen jalan raya serta kegiatan yang dilaksanakan di atasnya seakan sebuah kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Perubahan karakteristik dan elemen jalan raya seakan dapat mengubah bentuk dan makna kegiatan yang dilaksanakan.

Secara umum karakteristik dan elemen jalan raya tersebut tidak berbeda antara pada saat berlangsungnya suatu kegiatan maupun tidak (pada saat sehari-hari). Namun, saya melihat beberapa elemen jalan raya tersebut memiliki fungsi yang berbeda antara pada saat berlangsungnya kegiatan dan saat sehari-hari. Saya juga merasa beberapa elemen jalan raya tersebut nampaknya memiliki makna yang berbeda antara pada saat berlangsungnya kegiatan dan saat sehari-hari.

1. 2 Permasalahan

Terkait dengan latar belakang di atas, ada beberapa pertanyaan/permasalahan utama yang coba dijawab dalam tulisan ini, yaitu:

1. Apakah kegiatan/*event* yang dilakukan masyarakat tersebut memiliki makna tertentu? Mengapa mereka melakukan itu di jalan raya?
2. Karakteristik apa yang dimiliki oleh jalan raya sehingga mampu menjadi *setting* kegiatan/*event* masyarakat?
3. Apakah penggunaan jalan raya mengalami perubahan saat menjadi *setting* kegiatan/*event* masyarakat tersebut? Bila berubah, seperti apa perubahannya?

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan ini adalah memaparkan fenomena penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat di kota-kota besar di Indonesia. Tujuan lainnya adalah untuk mengkaji karakteristik jalan raya tersebut sebagai ruang berkegiatan masyarakat. Melalui tulisan ini, saya berharap dapat menambah wawasan baru bagi para arsitek, perancang kota, perencana kota, serta calon-calonnya mengenai fenomena penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat. Saya juga berharap dapat memberi informasi mengenai karakteristik jalan raya tersebut sebagai ruang berkegiatan masyarakat.

1.4 Ruang Lingkup Penulisan

Tulisan ini memaparkan fenomena penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat. Tulisan ini juga membahas tentang karakteristik jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat. Sebagai pengetahuan dasar, akan dipaparkan beberapa teori yang berhubungan dengan tema tulisan ini seperti perspektif dalam mendekati (*approaching*) kegiatan masyarakat tersebut, teori ruang kota, teori makna ruang, teori dimensi waktu pada ruang, dan teori jalan raya yang baik. Akan dipaparkan juga beberapa preseden fenomena penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat.

1.5 Metode Pembahasan

Metode yang dipakai dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Studi literatur yang menjelaskan tentang perspektif dalam mendekati kegiatan masyarakat
2. Studi literatur yang menjelaskan tentang ruang kota, makna ruang, dimensi waktu pada ruang, dan jalan raya yang baik

3. Pengamatan langsung terhadap contoh-contoh kasus yang diangkat, dilengkapi dengan skema dan foto

1.6 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab 1 merupakan bagian pendahuluan yang berisi latar belakang masalah, permasalahan, tujuan penulisan, ruang lingkup penulisan, metode pembahasan, sistematika penulisan, dan kerangka berpikir dari penulisan skripsi ini.

BAB 2 INTERAKSIONISME SIMBOLIK DAN JALAN RAYA

Bab 2 merupakan bagian yang menjelaskan tentang perspektif dalam mendekati kegiatan masyarakat, teori ruang kota, teori makna ruang, teori dimensi waktu pada ruang, dan teori jalan raya yang baik.

BAB 3 PRESEDEN

Bab 3 merupakan bagian yang memaparkan penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat di masa lalu.

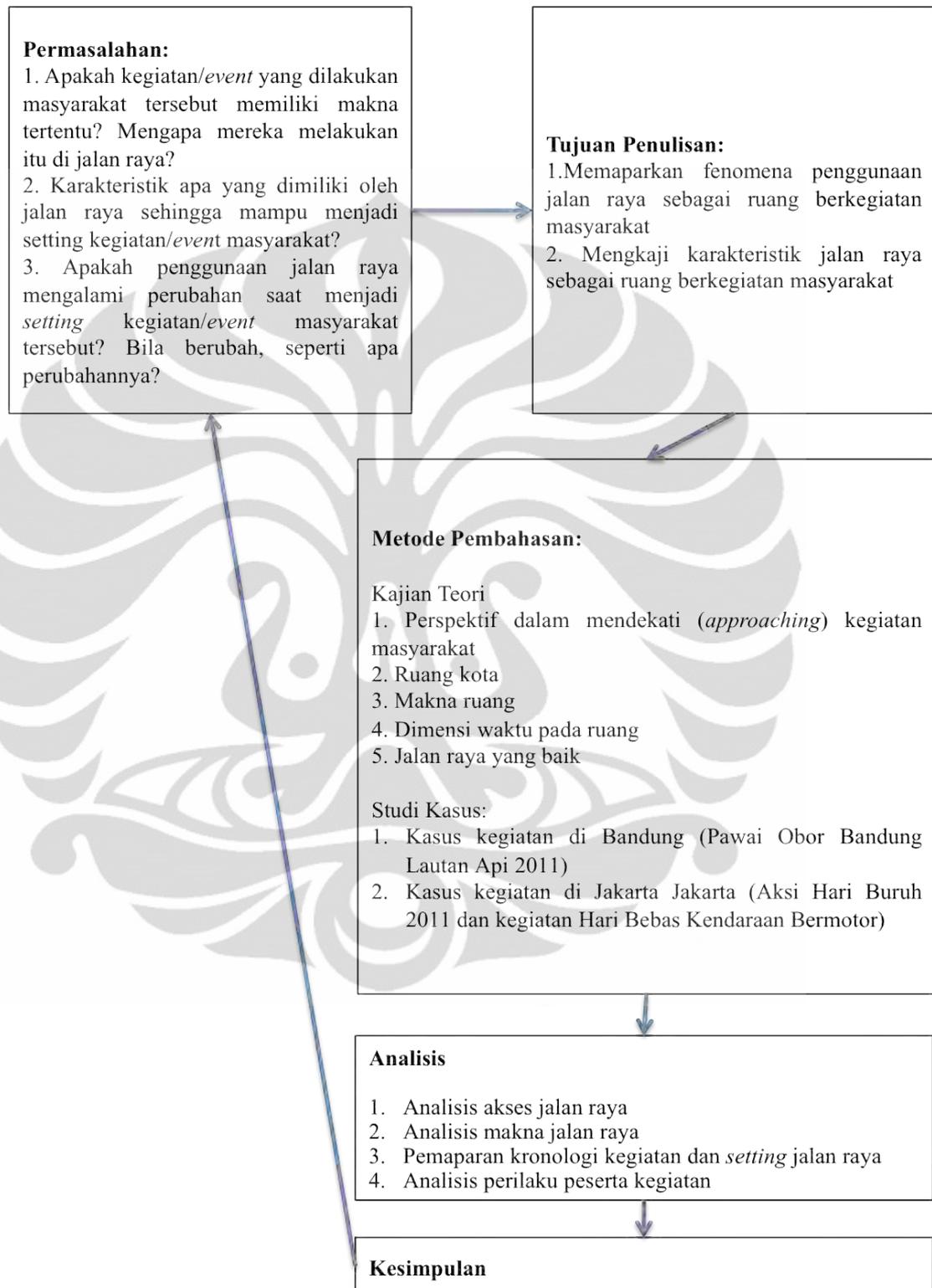
BAB 4 STUDI KASUS

Bab 4 merupakan bagian yang mengkaji karakteristik jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat. Bagian ini juga memaparkan penggunaan jalan raya sebagai ruang berkegiatan masyarakat di masa kini.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Bab 5 merupakan bagian penutup yang berisi pernyataan kesimpulan dari keseluruhan penulisan.

1.7. Kerangka Berpikir



BAB 2

INTERAKSIONISME SIMBOLIK DAN JALAN RAYA

2.1 Interaksionisme Simbolik

2.1.1 Simbol dan Interaksionisme Simbolik

George Ritzer (2007) mendefinisikan interaksionisme simbolik sebagai sebuah perspektif dalam sosiologi yang menempatkan makna, interaksi, dan manusia sebagai inti dari pemahaman kehidupan sosial. Perspektif ini berkembang dari tradisi filosofis pragmatisme. Para pemikir pragmatisme menganggap manusia sebagai aktor, memperlakukan “realitas” sebagai sesuatu yang dinamis dan plural, serta mengaitkan makna dengan tindakan sosial dan pandangan. Beberapa sosiolog kemudian mengembangkan filosofi pragmatisme menjadi perspektif sosiologi; dua sosiolog yang berpengaruh adalah Georger Herbert Mead dan muridnya Herbert Blumer.

Dalam Encyclopaedia Britannica tahun 2008, simbol adalah “sebuah elemen komunikasi yang ditujukan untuk menyampaikan atau dianggap sebagai orang, obyek, kelompok, atau ide”. Simbol digunakan untuk menyampaikan informasi tertentu. Herbert Blumer (1969) berpendapat bahwa manusia menciptakan simbol dan berinteraksi dengan simbol tersebut. Ia menyebutkan tiga premis utama dari interaksionisme simbolik, yaitu: (1) manusia bertindak terhadap sesuatu berdasarkan makna dari hal tersebut terhadap mereka, (2) makna dari hal-hal tersebut diturunkan atau muncul dari interaksi sosialnya terhadap hal lainnya, dan (3) makna-makna tersebut dikelola serta dimodifikasi melalui proses penafsiran yang digunakan seseorang ketika bertindak terhadap hal-hal yang ia hadapi.



Gambar 2.1 Memakan buah Khuldi sebagai simbol ketidakpatuhan terhadap Tuhan dalam kisah manusia pertama (Nabi Adam AS)
 Sumber: <http://51917s.wordpress.com/>

George Ritzer (2007) menyimpulkan delapan asumsi perspektif interaksionisme simbolik, yaitu:

1. Manusia adalah makhluk yang unik (berbeda dengan makhluk hidup lainnya) dalam kemampuan mereka menggunakan simbol. Manusia bergantung kepada dan menggunakan simbol. Manusia biasanya tidak menanggapi rangsangan/stimulus secara langsung/otomatis melainkan memberi makna terhadap rangsangan tersebut, lalu bertindak menyesuaikan makna tersebut.
2. Masyarakat menjadi manusia (*people become human*) melalui interaksi. Melalui interaksi sosial, manusia belajar menggunakan simbol, berpikir dan merencanakan, menggunakan sudut pandang orang lain, dll. Para interaksionis (pendukung perspektif interaksionisme simbolik) berpendapat bahwa orang-orang menjadi manusia melalui interaksi dengan orang lain.
3. Masyarakat adalah makhluk sadar (*conscious*) yang membentuk perilakunya sendiri. Dalam proses berpikirnya manusia juga membentuk makna dari obyek-obyek di dunianya: menerimanya, menolaknya, ataupun mengubahnya.
4. Masyarakat adalah makhluk bertujuan (*purposive*) yang bertindak dalam dan terhadap situasi. Para pemikir interaksionisme simbolik (interaksionis) berpendapat bahwa tindakan manusia didasari pada kendali biologis

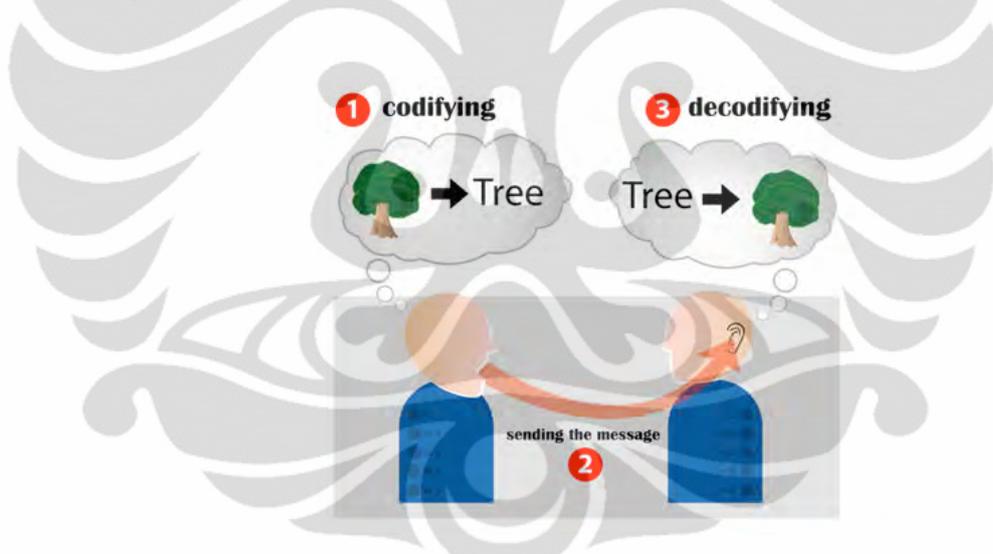
- ataupun kebutuhan psikologis. Mereka berpendapat bahwa tindakan manusia didasari pada makna yang ia lekatkan pada situasi yang ia hadapi.
5. Masyarakat terdiri dari orang-orang yang terlibat dalam interaksi simbolik. Hubungan antar individu didasari pada kemampuan setiap individu dalam mengasumsikan sudut pandang individu-individu lainnya, menyesuaikan tindakannya, serta mengartikan dan mengkomunikasikan tindakannya.
 6. Emosi adalah inti dari makna dan perilaku. Para interaksionis berpendapat bahwa faktor-faktor sosial muncul tidak hanya sebelum dan sesudah merasakan emosi, namun juga saat merasakannya. Manusia berinteraksi dengan emosi tersebut.
 7. Tindakan sosial adalah unit fundamental dari analisis. Para interaksionis berpendapat bahwa tindakan sosial adalah perhatian utama dari sosiologi.
 8. Metode-metode sosiologikal harus membuat peneliti dapat menangkap makna-makna yang ada dalam masyarakat. Para interaksionis percaya bahwa memahami makna-makna yang dimiliki masyarakat adalah esensial dalam sebuah penelitian sosiologi.

Dengan menggunakan perspektif interaksionisme simbolik, manusia dipahami sebagai makhluk yang menggunakan simbol. Simbol tersebut dibentuk oleh dirinya melalui interaksi dengan orang lain. Manusia cenderung tidak memahami suatu obyek sebagai hal tersebut apa adanya melainkan memahaminya sebagai sebuah simbol. Manusia cenderung memahami suatu hal berdasarkan makna yang ia berikan terhadap hal tersebut.

Mengingat bahwa manusia mempelajari dan membentuk simbol melalui interaksinya dengan hal-hal yang ia temui, saya berasumsi bahwa suatu obyek adalah simbol yang unik dan berbeda bagi setiap orang. Setiap orang memberi makna yang berbeda terhadap hal yang ia temukan. Makna tersebut bergantung pada interaksinya terhadap hal tersebut dan orang lain. Hal ini didukung oleh pendapat Herbert Blumer (1969) dalam buku *Symbolic Interactionism: Perspective and Method* di halaman 89: “variasi dalam interpretasi (terhadap suatu situasi) dapat terjadi karena setiap individu mengambil obyek berbeda dalam

suatu situasi, atau memberi penekanan berbeda terhadap obyek yang ia perhatikan, atau menyusun obyek-obyek dalam pola yang berbeda.”

Manusia juga bertindak berdasarkan makna yang ia berikan terhadap rangsangan/situasi tertentu. Manusia bertindak berdasarkan simbol. George Ritzer (2008) menyebutkan bahwa tindakan terdiri dari empat tahap, yaitu: rangsangan (*impulse*), persepsi (*perception*), manipulasi (*manipulation*), dan pelaksanaan (*consummation*). Tindakan antar manusia juga didasari atas simbol. Herbert Blumer (1969) menyatakan bahwa interaksi manusia dimediasi oleh penggunaan simbol, baik melalui penafsiran ataupun pemberian makna terhadap tindakan orang lain. George Ritzer (2008) juga menyebutkan beberapa bentuk simbol yang penting dan memiliki peran signifikan dalam kehidupan manusia, antara lain: bahasa tubuh (*physical gesture*), bahasa lisan dan tulis (*language*), tampilan visual, dsb.



Gambar 2.2. Proses penafsiran simbol pada penggunaan bahasa lisan
Sumber: <http://en.wikipedia.org/wiki/Communication>

2.1.2 Interaksionisme Simbolik pada Masyarakat

Herbert Blumer (1969) berpendapat bahwa “masyarakat dilihat sebagai kumpulan orang-orang yang bertindak, dan kehidupan sebuah masyarakat dilihat sebagai kumpulan dari tindakan-tindakan mereka”. Kehidupan berkelompok adalah kumpulan dari tindakan-tindakan yang sedang berlangsung. Tindakan-tindakan tersebut tidak saling berdiri sendiri/terisolasi melainkan saling terkait.

Pandangan diatas berbeda dengan pandangan umum dari para pendukung determinisme sosial (*social determinism*). Mereka menganggap bahwa tindakan

kolektif masyarakat adalah fungsi (*function*) dari gaya-gaya eksternal yang berlaku atas mereka. Gaya-gaya tersebut dapat berupa nilai, norma, budaya, institusi, dll.

Para interaksionis melihat tindakan kolektif terbentuk salah satunya dari “individu-individu yang menyesuaikan tindakannya antara satu dengan lainnya . . . para pesertanya menggunakan simbol antara satu dengan lainnya dan tidak hanya kepada dirinya sendiri” (Blumer, 1969:16). Pada proses penyesuaian tindakan, setiap individu memaknai tindakan orang lain. Tindakan yang ia lakukan kemudian adalah respon dari makna yang ia berikan tersebut.

Tindakan kolektif memiliki karakternya sendiri; sebuah tindakan kolektif tidak hanya merupakan jumlah (*sum total*) dari tindakan-tindakan pribadi tetapi juga jalinan simbol-simbol yang diciptakan oleh setiap pelakunya (Ritzer, 2008). Sebagai contoh, sekelompok orang yang bermain sepak bola tidak hanya merupakan gabungan dari orang-orang yang menendang dan mengoper bola. Permainan sepak bola terlaksana karena adanya penyesuaian makna atas bola, lapangan, menendang, mengoper, menangkap, teman, lawan, dll, dari seluruh pemain.



Gambar 2.3 Penyusunan strategi sebagai bagian dari penyesuaian makna pada permainan sepak bola

Sumber: <http://www.theuksportsnetwork.com>

Namun, tindakan kolektif tidak sepenuhnya fleksibel dan terlepas dari faktor-faktor/gaya-gaya eksternal. Blumer (1969) berpendapat bahwa tindakan kolektif terjadi dalam struktur sosial. Tindakan kolektif dipandu oleh sistem

makna-makna yang telah ada sebelumnya seperti budaya dan tatanan sosial. Blumer (1969) juga mengatakan bahwa struktur sosial bertindak sebagai kerangka kerja dari tindakan kolektif. Struktur sosial menetapkan kondisi dan batasan untuk tindakan manusia namun tidak menentukannya. Situasi lebih berpengaruh daripada struktur sosial terhadap tindakan manusia. Struktur sosial juga memberikan pilihan simbol yang dapat digunakan dalam bertindak (Ritzer, 2008).

Struktur sosial dibentuk dan dibentuk ulang secara berulang melalui tindakan sosial (Ritzer, 2008). Struktur sosial dapat diubah melalui tindakan sosial tersebut. Blumer (1969:19) berpendapat bahwa “proses sosial dalam kehidupan kelompok membentuk dan menjaga tatanan (*rules*), namun tatanan tidak membentuk dan menjaga kehidupan kelompok.”

Tindakan-tindakan interaksi simbolik masyarakat dapat terkumpul dalam sebuah kegiatan/*event* tertentu. Kegiatan tersebut adalah sebuah obyek interaksi simbolik juga; setiap orang dapat memiliki makna yang berbeda terhadap kegiatan tersebut. Kegiatan tersebut berjalan dalam kerangka struktur sosial tertentu. Kegiatan tersebut juga dapat dianggap sebagai ekspresi dari struktur/kelas sosial tertentu.

Di sub-bab 2.1 ini dapat disimpulkan bahwa masyarakat menciptakan dan menggunakan simbol dalam kehidupannya. Masyarakat kemudian bertindak dengan dasar simbol-simbol tersebut. Masyarakat juga melakukan interaksi/tindakan sosial dengan berdasarkan simbol-simbol yang telah disesuaikan antar para pelakunya. Masyarakat bertindak lebih berdasarkan situasi (yang telah dimaknai) daripada berdasarkan struktur sosial. Tindakan sosial-lah yang kemudian membentuk struktur sosial. Tindakan-tindakan interaksi simbolik kemudian dapat terkumpul dalam sebuah kegiatan/*event* tertentu.

2.2 Jalan Raya

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia tahun 2010, beberapa pengertian mengenai jalan raya antara lain adalah:

- jalan: “tempat untuk lalu lintas orang (kendaraan dsb)”
- jalan arteri: “jalan utama, dipakai untuk memperlancar perhubungan”
- jalan protokol: “jalan utama di kota-kota besar; jalan yang menjadi pusat keramaian lalu lintas”
- jalan raya: “jalan besar dan lebar, biasanya beraspal, dapat dilalui kendaraan besar (truk, bus) dari dua arah berlawanan”

Secara umum, jalan raya adalah tempat dimana manusia berpindah secara fisik/geografis dari satu titik ke titik lainnya tanpa atau dengan moda transportasi tertentu.

Dari pembahasan di sub-bab 2.1 saya menyimpulkan bahwa interaksi simbolik masyarakat dapat terjadi di dan terhadap jalan raya. Dengan demikian, jalan raya dapat menjadi ruang interaksi simbolik masyarakat. Ruang interaksi simbolik masyarakat yang saya maksudkan adalah ruang dimana interaksi simbolik antar anggota masyarakat terjadi dan ruang yang mengalami interaksi simbolik dengan masyarakat. Jalan raya yang bertindak sebagai ruang interaksi simbolik masyarakat memiliki beberapa karakteristik yang patut diperhatikan. Beberapa karakteristik tersebut begitu utama/signifikan; bila ia tidak ada maka kemungkinan jalan raya tersebut tidak dapat bertindak sebagai ruang interaksi simbolik masyarakat. Beberapa karakteristik lainnya mendukung karakteristik utama tersebut.

2.1.1 Akses Jalan Raya

Di sub-bab 2.1 telah dibahas bahwa bertemunya dua orang adalah pemicu terjadinya interaksi/tindakan sosial. Sebagai contoh, ketika A bertemu dengan B, A akan memberikan makna terhadap B. Sebaliknya, B juga akan memberikan makna terhadap A. Keduanya kemudian akan bertindak dengan dasar makna-makna tersebut. Dengan demikian, akses A terhadap B dan akses B terhadap A adalah sesuatu yang perlu diperhatikan agar terjadi interaksi/tindakan sosial di antara keduanya. Dalam konteks jalan raya, akses masyarakat ke dan di jalan raya tersebut perlu diperhatikan agar terjadi interaksi/tindakan sosial di dalamnya.

Tabel 2.1 Bentuk-bentuk interaksi/tindakan sosial yang dapat tercipta dari pertemuan dua atau lebih orang

	Physical movement	Meaning	Directed towards others	Await response	Unique/rare interaction	Interactions	Accidental, not planned, but repeated interaction	Regular	Interactions described by law, custom or tradition	A scheme of social interactions
Behavior	Yes									
Action	Yes	Yes								
Social behavior	Yes	Yes	Yes							
Social action	Yes	Yes	Yes	Yes						
Social contact	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes					
Social interaction	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes				
Repeated interaction	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes			
Regular interaction	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes		
Regulated interaction	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	
Social relation	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

Sumber: http://en.wikipedia.org/wiki/Social_interaction

2.2.1.1 Jalan Raya dan Solid-Void Kota

Roger Trancik (1986) menyatakan bahwa secara visual dua dimensi, ruang-ruang perkotaan membentuk pola solid-void. Ruang solid adalah ruang dengan fungsi tertentu yang dilingkupi oleh batas-batas nyata dan biasanya bersifat privat. Ruang void adalah ruang dengan fungsi tertentu yang tidak dilingkupi oleh batas-batas nyata dan biasanya bersifat publik. Ruang solid dan void membentuk citra tertentu yang dapat dianalisis melalui teori latar dan figur.

Di beberapa kota, jalan raya dan ruang-ruang perkotaan lainnya (bangunan, lapangan, dll) membentuk rajutan latar-figur yang baik serta terlihat harmonis dan proporsional. Pada banyak kasus, jalan raya menjadi figur dan ruang-ruang perkotaan lainnya menjadi latar. Secara umum void jalan raya berukuran proporsional (lebih kecil) terhadap solid ruang-ruang perkotaan lainnya. Ia menjadi pemisah antara ruang-ruang perkotaan, namun dalam tingkat keterpisahan yang proporsional dimana antara ruang-ruang yang dipisahkan masih dimungkinkan terjadinya hubungan.

Selain itu, banyak juga jalan raya yang menghubungkan ruang-ruang perkotaan baik yang bersifat latar maupun figur. Jalan raya menjaga kesinambungan ruang-ruang perkotaan dan pada beberapa kasus berperan sebagai pembentuk komunikasi antara ruang publik, semipublik, dan privat (Trancik, 1986). Ukuran yang proporsional dan keterhubungan dengan ruang-ruang

perkotaan lain membuat jalan raya dapat diakses secara fisik oleh berbagai jenis anggota masyarakat.



Gambar 2.4 Central Artery di Boston, Massachussets, Amerika Serikat yang tidak berukuran proporsional dengan ruang perkotaan sekitarnya
Sumber: Finding Lost Space (telah diolah kembali)

2.2.1.2 Akses Kendaraan Umum

Allan B Jacobs (2003) mengemukakan bahwa jalan raya yang baik, terutama jalan raya yang digunakan sebagai pusat komunitas, dapat dicapai dari berbagai penjuru kota dengan berbagai cara. Secara umum jalan raya yang baik dapat dicapai dengan menggunakan kendaraan umum. Jalan raya yang baik juga dapat diakses oleh orang difabel.

2.2.1.3 Tingkat Transparansi Jalan Raya

Jalan raya yang baik memiliki kualitas transparansi pada batas-batasnya, dimana alam publik dan alam semi publik dari jalan raya serta alam privat dari properti bertemu (Jacobs, 2003). Pengguna jalan raya dapat merasakan/menerka apa yang ada dibalik hal yang mendefinisikan jalan raya; ia diundang untuk mengetahui dan melihat lebih jauh. Transparansi batas-batas jalan raya dapat dibentuk melalui penggunaan bukaan, material transparan, tumbuhan, dll. Tingkat transparansi tersebut membuat jalan raya dapat diakses secara visual oleh berbagai jenis orang yang berkegiatan di lingkung bangun di sepanjang jalan raya tersebut.

Kemudahan akses fisik dan visual yang telah dijelaskan diatas membuat masyarakat dapat dengan mudah berkumpul di jalan raya. Masyarakat yang berkumpul tersebut akan saling memberikan makna terhadap satu sama lain.

Dengan demikian, berkumpulnya masyarakat di jalan raya akan memicu terjadinya tindakan sosial di tempat tersebut. Hal ini didukung oleh pendapat Francis Tibbalds dalam Madanipour (2003) yang melihat alam publik sebagai “seluruh bagian dari *urban fabric* yang mana publik memiliki akses fisik dan visual”.

2.2.2 Makna Jalan Raya

Seperti telah dibahas sebelumnya di sub-bab 2.1, manusia memberi makna terhadap suatu obyek melalui interaksinya dengan obyek tersebut dan hal-hal lainnya. Dengan demikian, jalan raya adalah memiliki makna dan merupakan sebuah simbol. Konsep tentang makna tempat (*place*) didukung oleh pernyataan Norberg-Schulz dalam Trancik (1986):

“A place is a space that has its own distinctive character. Since ancient time genius loci or the spirit of place has been known as concrete reality that must be faced by human and exist in everyday life. Architecture meant to project the genius loci and architect’s duty is to create meaningful places where he (architect) help human to dwell.”

Jalan raya adalah simbol yang unik dan berbeda bagi setiap orang. Setiap orang memberi makna yang berbeda terhadap jalan raya. Setiap orang kemudian bertindak dengan dasar makna yang beragam tersebut sehingga jalan raya menjadi tempat atau ruang dimana berbagai macam kepentingan terekspresikan dan berbagai macam kegiatan terlaksana.

Kevin Lynch (1960) menyampaikan bahwa jalan raya sebagai jalur (*path*) adalah elemen kota yang dominan. Masyarakat yang mengenal kotanya dengan baik biasanya memahami struktur jalan raya kota tersebut: keberadaan jalan raya utama dan kaitannya dengan hal-hal di sekitarnya. Masyarakat yang mengenal kotanya dengan baik biasanya memahami struktur jalan raya kota tersebut. Pemahaman masyarakat yang baik akan struktur jalan raya mendukung pendapat bahwa terjadi interaksi antara masyarakat dengan jalan-jalan raya tersebut.

Pemahaman yang baik tersebut juga mendukung asumsi bahwa masyarakat memberikan makna yang beragam terhadap jalan-jalan raya tersebut.

Di sub-bab 2.1 saya telah membahas bahwa manusia dapat menerima, menolak, ataupun mengubah sebuah simbol. Dengan demikian, saya menyimpulkan bahwa proses pemaknaan adalah proses yang tidak pernah selesai. Sebuah simbol memicu pembuatan simbol lainnya. Sebuah hal yang memiliki beragam makna memicu pemaknaan-pemaknaan lain yang lebih beragam. Sebagai contoh, seseorang dapat memaknai pulpen sebagai sebuah alat tulis. Pada perkembangannya, ia memaknai pulpen sebagai alat untuk menandatangani sesuatu. Pada perkembangan selanjutnya, ia memaknai pulpen sebagai alat pengesahan suatu kebijakan, dst. Saya berpendapat hal yang sama terjadi pada jalan raya. Jalan raya yang memiliki makna beragam memicu pemaknaan-pemaknaan lainnya melalui proses interaksi simbolik.

Sementara itu Roger Trancik (1986) berpendapat bahwa setiap ruang perkotaan, termasuk jalan raya, adalah unik serta mengambil karakter atau *Stimmung* dari lingkungannya. Karakter ini dapat berupa “hal nyata yang memiliki substansi material, bentuk, tekstur, dan warna” ataupun “asosiasi budaya berupa tanda yang diberikan manusia seiring berjalannya waktu.” Karakter tempat bisa didapatkan dari sejarah lokal, perasaan dan kebutuhan dari pemukimnya, tradisi kebudayaan dan material lokal, serta realitas ekonomi dan politik masyarakat. Ruang perkotaan mendapatkan maknanya melalui sintesis seluruh elemen lingkungan tersebut.

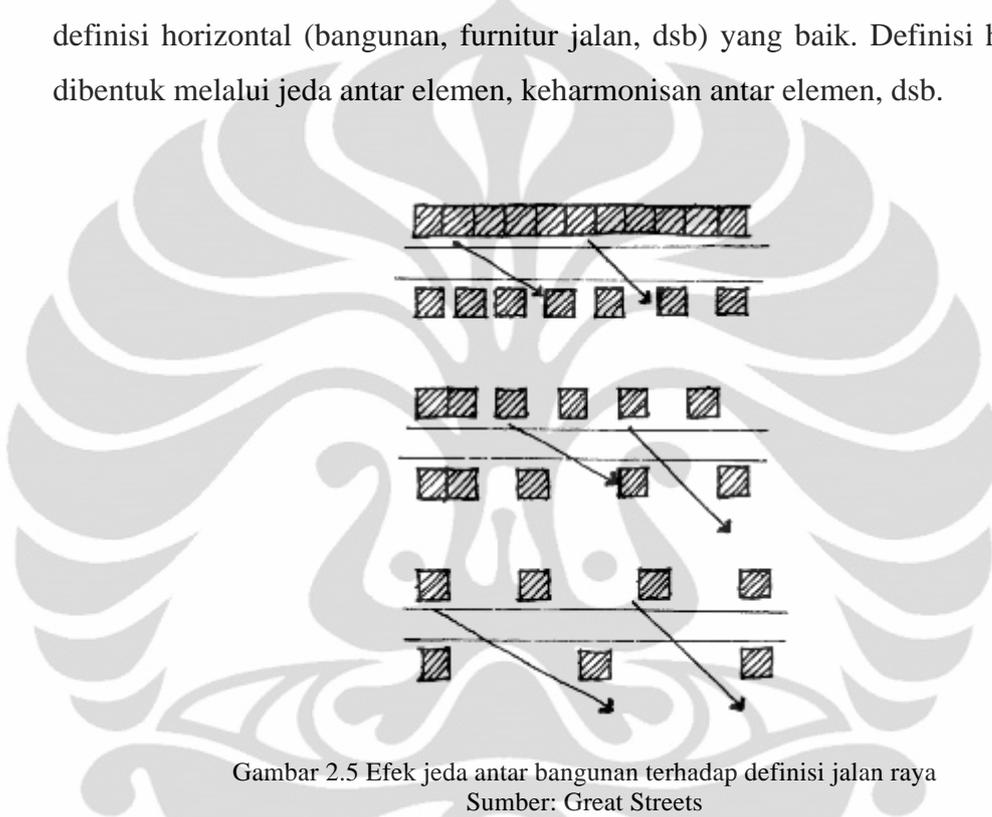
2.2.2.1 Karakteristik Fisik Jalan Raya yang Bermakna

Allan B Jacobs (1993) menyatakan bahwa terdapat beberapa kualitas yang harus dimiliki oleh jalan raya yang baik (*great street*). Penjelasan Jacobs memberi masukan mengenai karakteristik fisik jalan raya sebagai tempat (*place*) yang bermakna.

1. Definisi yang Jelas

Jalan raya yang baik memiliki definisi. Ia memiliki batas, dapat berupa dinding atau yang sejenisnya, yang mengkomunikasikan dengan jelas dimana

batas dari jalan tersebut, membedakan jalan dari yang lainnya, menjaga pandangan tetap di jalan, dan membuatnya menjadi sebuah tempat (*place*) (Jacobs, 2003). Jalan raya yang baik memiliki definisi vertikal (ketinggian bangunan, ketinggian pohon, dsb) yang baik. Proporsi dari definisi vertikal dan lebar jalan tersebut membentuk kualitas ruang yang baik. Proporsi tersebut dibentuk menyesuaikan dengan skala manusia. Jalan raya yang baik juga memiliki definisi horizontal (bangunan, furnitur jalan, dsb) yang baik. Definisi horizontal dibentuk melalui jeda antar elemen, keharmonisan antar elemen, dsb.



Gambar 2.5 Efek jeda antar bangunan terhadap definisi jalan raya
Sumber: Great Streets

Sebagian besar jalan raya yang baik memiliki awal dan akhir yang dapat diingat (Jacobs, 2003). Awal dan akhir ini menegaskan batas dan turut mendefinisikan ruang jalan raya serta menjadi bagian dari identitas jalan raya. Mereka juga adalah titik referensi dan titik untuk bertemu.

2. Keragaman dan Keharmonisan Jalan Raya

Jalan raya yang baik tidak diidentifikasi oleh satu bangunan yang mengagumkan melainkan oleh rangkaian bangunannya. Secara umum lebih banyak bangunan pada suatu ruas jalan raya lebih baik daripada lebih sedikit bangunan (Jacobs, 2003). Bangunan-bangunan pada jalan raya yang baik berdiri harmonis. Mereka tidak sama namun mereka saling ‘menghormati’ satu sama lain,

terutama dalam hal ukuran, ketinggian, tampilan, dan fungsi (Jacobs, 2003). Bangunan dengan ukuran dan ketinggian yang beragam membentuk *skyline* yang variatif. Titik-titik pada *skyline* tersebut dapat berfungsi sebagai titik referensi. Variabel dalam tampilan yang diperhatikan diantaranya adalah material, garis-garis, ukuran, elemen-elemen bukaan, dll. Selain itu, bangunan-bangunan dengan fungsi yang beragam dapat mengundang masyarakat dari sepenjuru kota untuk datang dan membentuk komunitas.

3. Kekontrasan Jalan Raya

Rancangan yang kontras membedakan sebuah jalan raya yang baik (*great streets*) dari jalan raya lainnya (Jacobs, 2003). Sebuah jalan raya dapat berbeda dari jalan raya lainnya dalam hal bentuk, panjang, lebar, pola jalan sekitarnya, dll. Jalan raya yang kontras juga menjadi titik referensi dalam sebuah kota.

2.2.2.2 Jalan Raya sebagai Penghubung (*Linkage*) Kota

Roger Trancik (1986) menyatakan bahwa bagian-bagian dari kota terhubung melalui garis *datum*. *Datum* keruangan dapat berupa garis tapak, arah alur pergerakan, sumbu organisatif, atau batas bangunan. Ia adalah sebuah penghubung (*linkage*) yang dipertimbangkan ketika ruangan sekitarnya akan diubah. Jalan raya banyak menjadi garis *datum* dari ruang-ruang perkotaan di sekitarnya. Ruang-ruang perkotaan tersebut terintegrasi dalam kerangka kerja yang hirarkis dan saling terhubung. Jalan raya mewadahi fungsi-fungsi sirkulasi, administratif, rekayasa infrastruktur, dsb. Jalan raya yang memiliki beragam fungsi tersebut mendukung pemberian makna yang beragam oleh orang-orang yang berinteraksi dengannya.

2.2.2.3 Dimensi Waktu Jalan Raya

“Sebuah bangunan atau unsur lingkung bangun lain dari periode dan tipe tertentu cenderung menjadi pembawa zeitgeist atau semangat waktunya. Setiap kota dengan demikian dibaca sebagai teks multi

lapisan, sebuah narasi tanda dan simbol ... lingkung bangun menjadi biografi dari perubahan perkotaan.” (Knox dan Ozolins, 2000)

Bangunan dan unsur lain dari lingkung bangun perkotaan mengalami pergerakan waktu, baik dalam jangka pendek (jam, hari, dsb) maupun jangka panjang (tahun, dasawarsa, dsb). Jalan raya sebagai bagian dari ruang perkotaan membawa makna dan menjadi bagian dari sejarah yang tidak dapat dilepaskan/diputar balik.

Masyarakat berinteraksi dengan jalan raya dalam jangka waktu tertentu. Seperti telah dibahas sebelumnya, selama jangka waktu tersebut masyarakat terus menerus menerima, menolak, ataupun mengubah makna dari jalan raya. Dengan demikian, keragaman makna jalan raya (pada saat ini) dapat terbentuk dari sejarahnya di masa lalu. Proses diatas juga terjadi pada unsur-unsur lingkung bangun di sekitarnya. Dengan demikian, makna jalan raya dan unsur-unsur lingkung bangun di sekitarnya dapat terbentuk dari sejarahnya di masa lalu. Hal ini didukung oleh pendapat Carmona, dkk, (2003) yang menyatakan bahwa kepermanenan relatif dari sebuah ruang perkotaan membantu menciptakan kualitasnya sebagai ruang yang bermakna, dimana fisiknya menyediakan rekaman yang nyata dari perjalanan waktu dan membentuk memori kolektif.

2.2.3 Ruang Berjalan Kaki

Menurut Berman (1982), jalan raya harus menjadi tempat berjalan kaki dalam kecepatan/ritme yang beragam. Kegiatan berjalan kaki membuat seseorang dapat mengeksplorasi lingkungan sekitarnya dengan detail: melihat wajah orang lain, memperhatikan kegiatan orang lain, melihat atribut-atribut ruang perkotaan, dll. Marshal Berman (1982) berpendapat:

“the essential purpose of this street, that gives its special character, is the sociability: people come here to see and be seen, and to communicate their view between one and another, not for other purpose, without greed and competition, but as they are . . . This should be the place where people don’t show themselves because they

must, where they aren't motivated by commercial needs and wants that entangled the whole St. Petersburg. . .”

Eksplorasi yang detail pada saat berjalan kaki tersebut memicu seseorang untuk memberikan makna terhadap setiap detail yang ia temukan.



Gambar 2.6 Orang-orang yang berjalan kaki dan melihat detail sekitarnya di Stroget, Copenhagen, Denmark

Sumber: <http://www.streetsblog.org/>

Selain itu, sifat ‘apa adanya’ yang ditampilkan seseorang ketika berjalan kaki dengan santai di jalan raya memicu orang lain untuk memberikan makna yang lebih bebas/beragam kepada dirinya. Sebagai perbandingan, makna tersebut lebih beragam dibanding makna yang diberikan kepada seseorang yang berpakaian rapi dan berjalan kaki dengan terburu-buru di stasiun.

2.2.3.1 Karakteristik Fisik Ruang Berjalan Kaki yang Baik

Allan B Jacobs (1993) menyatakan bahwa terdapat beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan raya yang baik (*great street*). Penjelasan Jacobs memberi masukan mengenai karakteristik fisik jalan raya sebagai ruang berjalan kaki yang baik.

1. Kenyamanan dan Keamanan Fisik Jalan Raya

Jalan raya yang baik menyediakan perlindungan yang cukup dari elemen-elemen alam tanpa berusaha untuk menghindari atau meniadakan lingkungan alam

(Jacobs, 2003). Jalan raya yang baik menyediakan kenyamanan sesuai dengan konteks iklim dan cuacanya, sebagai contoh: menyediakan kehangatan di tengah musim dingin/gugur, menyediakan hembusan angin di tengah iklim tropis, dsb. Selain itu, Jacobs (2003) juga menyebutkan bahwa pada jalan raya yang digunakan secara beragam, terdapat pemisah antar pengguna jalan yang berbeda kepentingan.

2. Kualitas yang Mengikat Mata di Jalan Raya

Jalan raya yang baik membutuhkan karakteristik fisik yang membantu mata melakukan apa yang mereka butuh dan ingin lakukan: bergerak (Jacobs, 2003). Pergerakan mata sebagian besar disebabkan oleh perubahan berkesinambungan dari cahaya yang diterima mata. Perubahan cahaya yang diterima mata dapat diakibatkan oleh perubahan sudut pantul cahaya pada permukaan bangunan ataupun oleh perubahan permukaan bangunan itu sendiri. Perubahan cahaya yang diterima mata juga dapat diakibatkan oleh perubahan pembiasan cahaya oleh tumbuhan yang bergerak secara berkesinambungan. Kompleksitas visual diperlukan dalam kadar tertentu untuk membentuk perubahan cahaya namun tanpa menyebabkan disorientasi visual.

Pepohonan dapat melakukan banyak hal untuk sebuah jalan raya dan kota (Jacobs, 2003). Warna hijau pepohonan mudah diterima dan menentramkan mata. Pergerakan dahan, ranting, dan dedaunan memodulasi cahaya. Selain itu, fungsi paling spesifik dari pepohonan tentu saja adalah untuk menyediakan oksigen dan bayangan.

3. Konstruksi dan Perawatan Jalan Raya yang Baik

Konstruksi dan perawatan fisik jalan raya adalah sama pentingnya dengan persyaratan lain jalan raya yang baik. Sebagian jalan raya yang baik dikenang karena “kebersihan”, “kemulusan”, “tanpa lubang”, “tanpa genangan air”, “warna yang tidak pudar”, “pepohonan yang rapi”, dll (Jacobs, 2003).

4. Tempat-Tempat Spesifik serta Detail dan Furnitur Jalan

Tempat-tempat spesifik serta detail dan furnitur pada jalan raya yang baik menyediakan titik berhenti dan referensi (Jacobs, 2003). Detail dan furnitur jalan seperti kursi, air mancur, kanopi, papan informasi, kios, dll, memenuhi kebutuhan pengguna jalan yang tidak dipenuhi oleh bangunan di sepanjang jalan raya. Mereka juga membantu membentuk identitas dan karakteristik jalan raya.

Di sub-bab 2.2 ini dapat disimpulkan bahwa jalan raya yang bertindak sebagai ruang interaksi simbolik masyarakat memiliki beberapa karakteristik utama. Pertama, ia memiliki akses yang baik. Akses yang baik memungkinkan orang-orang untuk datang ke, memberikan makna atas dan menciptakan simbol dari hal yang mereka temui di, serta melakukan interaksi sosial di jalan raya. Kedua, ia memiliki makna yang beragam. Makna yang beragam mengindikasikan telah terjadinya interaksi simbolik atas dan di jalan raya tersebut serta memicu terjadinya interaksi simbolik selanjutnya. Ketiga, mendukung berlangsungnya kegiatan berjalan kaki santai di atasnya. Kegiatan berjalan kaki santai memungkinkan orang-orang untuk memberikan makna atas dan menciptakan simbol dari hal detail yang mereka temui.

BAB 3 PRESEDEN

Dibawah ini dibahas beberapa kegiatan yang dapat didekati dengan menggunakan perspektif interaksionisme simbolik. Beberapa bagian dari kegiatan-kegiatan tersebut berlangsung di jalan raya. Dibawah ini juga dipaparkan bagaimana jalan-jalan raya tersebut menjadi *setting* dari kegiatan-kegiatan tersebut. Kegiatan-kegiatan tersebut berlangsung di masa lalu dan saya kaji melalui studi pustaka.

3.1 Sekaten dan Grebeg Maulud Dal

Sekaten dan Grebeg Maulud adalah perayaan hari lahir Nabi Muhammad SAW yang dilaksanakan tiap tahun di Yogyakarta. Grebeg Maulud Dal dilakukan setiap delapan tahun sekali. Ritual ini dilaksanakan di areal Keraton Yogyakarta dan sepenuhnya dilaksanakan oleh anggota Keraton Yogyakarta, namun membuka peluang besar kepada warga umum untuk mengamati/menikmati serta berpartisipasi secara tidak langsung. Ritual Sekaten dan Grebeg Maulud Dal yang diceritakan disini adalah ritual yang dilaksanakan pada tahun 1932 M. Ritual Sekaten dan Grebeg Maulud Dal dilaksanakan selama 7 hari dari tanggal 6 Mulud hingga 12 Mulud (Mulud/Rabingulawal adalah nama Jawa dari bulan Rabiul Awal pada penanggalan Hijriah). Ritual ini terdiri dari berbagai macam sub-kegiatan, beberapa diantaranya berupa parade/pawai yang dilaksanakan oleh anggota Keraton. Warga umum dapat mengamati pawai tersebut dan pada beberapa pawai dapat berpartisipasi secara tidak langsung.

Keramaian prosesi ritual Sekaten biasa dimulai pada tanggal 6 Mulud saat para prajurit Keraton berlatih di Alun-alun Utara Yogyakarta. Gamelan sakral yang bernama Kyai Sekati dimainkan di beberapa balai di Alun-alun tersebut, tepatnya di dekat gerbang Keraton yang bernama Keben. Masyarakat berkumpul di dekat balai untuk melihat gamelan tersebut dan mendapatkan uang receh yang disebar oleh abdi Keraton. Pada tengah malam kedua set gamelan dipindahkan ke

bangunan yang telah disiapkan di halaman Masjid Agung dengan diiringi Korps Mantrijero dan Ketanggung dari Keraton Yogyakarta. Dari tanggal 6 Mulud hingga 12 Mulud Kyai Sekati dimainkan di tempat yang sama.



Gambar 3.1 Arak-arakan pemindahan gamelan
Sumber: <http://www.jogjatrip.com/>

Pada tanggal 11 Mulud pasukan Keraton melakukan latihan terakhir di Alun-alun Selatan dengan mengenakan baju resmi yang akan digunakan pada saat grebeg. Sultan beserta beberapa anggota Keraton lain menginspeksi *gladhi resik* pasukan di Alun-alun Selatan dengan diiringi pasukan kavaleri Hindia Belanda. Inspeksi ini disebut Grebeg Cilik. Pada malam tanggal 11 Mulud Sultan beserta pejabat-pejabat departemen di Keraton yang berjumlah ribuan orang beserta para bupati/*tumenggung* yang berjumlah 50 puluh orang bergerak ke Masjid Agung untuk mendengar Penghulu membacakan sejarah hidup Nabi Muhammad SAW. Rombongan diiringi oleh korps Wirabraja dan Surakarsa dari Keraton. Masyarakat berkumpul untuk melihat prosesi ini dan polisi menjaga agar jalan tetap terbuka bagi rombongan.

Di halaman Masjid Agung, Sultan mengunjungi bangunan utara, selatan, dan gedung gamelan Sekati sambil membagikan koin kepada masyarakat. Sultan kemudian memasuki Masjid Agung dan mendengarkan kisah hidup Nabi Muhammad SAW. Pembacaan kisah hidup Nabi dilanjutkan dengan Sultan meninggalkan Masjid Agung melalui gerbang selatan. Sebelumnya gerbang selatan ditutup dengan bata-bata yang terikat lemah untuk kemudian ditendang oleh prajurit atas perintah Sultan. Tindakan tersebut melambangkan masuknya

Islam ke tanah Jawa (Stuart, 2003). Rombongan keluarga Sultan kembali ke Keraton pada tengah malam, begitu juga gamelan Kyai Sekati. Rombongan diiringi prajurit Sultan yang sebelumnya berjaga di halaman depan Masjid Agung. Dengan ini prosesi formal Sekaten selesai, dan akan dilanjutkan dengan prosesi Grebeg Maulud Dal pada esok harinya.

Pada pagi tanggal 12 Mulud Alun-alun utara telah dipenuhi oleh prajurit Keraton dan upacara siap untuk dimulai. Beberapa gamelan sakral dipindahkan ke beberapa balai di lapangan Sitinggil dan dimainkan disana. Pada pukul 8 pagi prajurit dimobilisasi dan membentuk barisan di lapangan Kemandhungan di selatan Keraton. Beberapa gong dan pusaka sakral Keraton lain dipindahkan dari areal Keraton ke lapangan Magangan. Korps yang memindahkan pusaka serta korps-korps lain yang berbaris membawa panji-panji Keraton yang juga disakralkan/dihormati, antara lain bernama Purnamasidi, Kangjeng Kyai Puja, dan Kangjeng Kyai Cakra. Panji-panji tersebut memiliki makna masing-masing.

Pada pukul 8.30 beberapa komandan melaporkan pada Sultan bahwa prajurit telah bersiap. Prajurit kemudian melakukan parade dari Alun-alun Selatan ke lapangan Srimanganti dan Kemandhungan di utara Keraton. Beberapa *bupati anom* kemudian ditugaskan oleh Sultan untuk menjemput Gubernur Hindia Belanda untuk Yogyakarta agar hadir pada prosesi. Pada pukul 9.30 prajurit Korps Wirabaja berparade menuju Alun-alun Utara dan membentuk barisan di sepanjang jalan untuk melakukan penghormatan pada Gubernur. *Bupati anom* yang ditugaskan bergerak di tengah barisan menuju Kediaman Gubernur, yang mana disana telah menunggu Gubernur beserta pejabat Hinda Belanda lain dalam seragam resmi masing-masing.

Gubernur dan pejabat Hinda Belanda lain kemudian berparade menuju lapangan Sitinggil dengan menggunakan mobil dengan diiringan oleh beberapa prajurit kavaleri. Ketika rombongan Gubernur melintasi prajurit, prajurit akan memberikan penghormatan dengan mengibarkan panji, hormat senjata, serta membunyinkan trompet, gamelan, dan angklung. Sultan beserta anggota Keraton lain menyambut Gubernur beserta rombongannya di Bangsal Kencana. Setelah seluruh rombongan menempati tempatnya di Bangsal Kencana, Sultan memberi

instruksi kepada pimpinan upacara Pangeran Aria Mangunkusuma dan beberapa prajurit lain untuk bergerak ke lapangan Sitinggil dan memulai upacara.

Rombongan besar yang terdiri dari Sultan beserta pengawal dan pembantunya, anggota Keraton lain, Gubernur dan rombongannya, orang-orang cacat, serta pusaka-pusaka Keraton bergerak menuju Bangsal Witana dengan diiringi oleh prajurit kavaleri. Di sepanjang perjalanan prajurit memberi penghormatan. Setelah semua rombongan mendapat tempat di Bangsal Witana, musik-musik dimainkan dari pusaka Keraton, dan pada saat yang sama *gunungan* dibawa ke Alun-alun. *Gunungan* yang dibawa berjumlah 31 buah dan terdiri dari beberapa jenis *gunungan*, seperti *gunungan gepak*, *gunungan dharat*, dll. Ketika *gunungan* sampai di Alun-alun, prajurit membunyikan salvo yang dibalas dengan salvo dari Benteng Vredenburg. Setelah salvo dibunyikan masyarakat berebutan mengambil bagian dari *gunungan* yang diyakini akan membawa berkah.



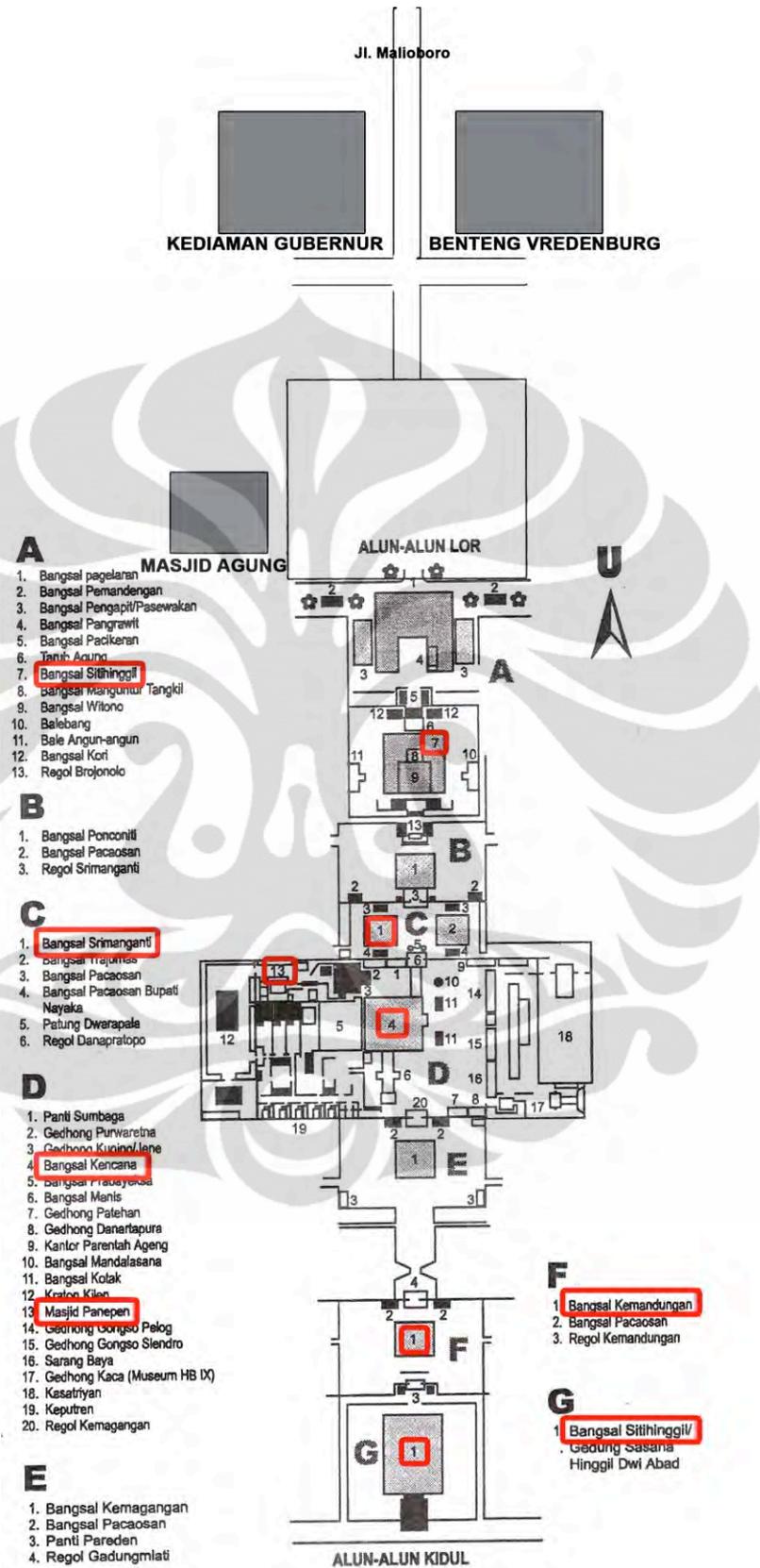
Gambar 3.2 Arak-arakan *gunungan* dan masyarakat yang berebut *gunungan*
Sumber: <http://foto.soup.io/>

Setelah *gunungan* terakhir dibawa ke lapangan, *condities drinken* dilaksanakan untuk menghormati Grebeg Maulud Dal, Gubernur Jenderal Hindia Belanda, dan Sultan. Setelah itu Sultan memerintahkan Kepala Menteri untuk memimpin parade menuju Masjid Agung. Setelah itu parade menuju Masjid Agung dimulai. Parade berbentuk iring-iringan yang terdiri dari pasukan-pasukan Keraton dengan panji masing-masing, pejabat-pejabat Keraton dari berbagai tingkat, simbol kerajaan dan penandunya, pasukan kavaleri, para menteri, para pangeran, dan orang-orang cacat. Setelah seluruh iring-iringan tersebut terbentuk dan bergerak, Sultan mengambil posisinya di iring-iringan dengan didampingi oleh korps pengawal pribadinya, panji-panji Keraton, para dayang-dayang, dan

pasukan kavaleri namun tanpa kuda mereka. Di belakangnya terdapat kepala Pura Pakualam, komandan militer lokal Belanda, panji-panji, gamelan, serta pusaka sakral Keraton.

Sebagian besar iring-iringan memasuki halaman Masjid Agung, rombongan pimpinan Hindia Belanda menuju bangunan lain di areal Masjid Agung bersama Residen Yogyakarta, dan sebagian lain seperti pasukan kavaleri menunggu di luar area Masjid Agung. Setelah Sultan bersama rombongannya menempati posisinya di beranda Masjid Agung, Sultan memerintahkan pejabat terkait untuk menghadirkan makanan ritual dan meminta Penghulu untuk membacakan doa. Setelah itu rombongan termasuk Sultan dan Gubernur memulai makan siangnya.

Setelah ritual makan siang selesai, iring-iringan kembali ke lapangan Sitinggil dalam formasi barisan yang sama seperti ketika iring-iringan datang ke Masjid Agung. Setelah beristirahat sejenak di lapangan Sitinggil (yang dipenuhi oleh masyarakat), rombongan kembali ke Bangsal Kencana di Keraton. Setelah kopi dihidangkan disana, tibalah waktunya bagi Gubernur untuk kembali ke kediamannya. Dengan demikian berakhirilah seluruh prosesi Grebeg Maulud Dal.



Gambar 3.3 Denah Keraton Yogyakarta dan sekitarnya
 Sumber: <http://capturingthepenguin.blogspot.com/> (telah diolah kembali)

3.2 Peristiwa Mei 68

Peristiwa Mei 68 adalah rangkaian demonstrasi yang dilaksanakan di Paris pada bulan Mei-Juli 1968 dan puncaknya terjadi di bulan Mei 1968 dengan melibatkan jutaan pekerja serta puluhan ribu mahasiswa dan siswa sekolah. Demonstrasi dipicu oleh intervensi pemerintah berupa pembekuan beberapa universitas akibat adanya konflik internal antara mahasiswa dan pengelola universitas. Demonstrasi awalnya dilakukan oleh mahasiswa dengan agenda menuntut pembebasan dakwaan bagi mahasiswa yang didakwa bersalah dalam konflik internal tersebut. Demonstrasi kemudian berkembang dengan diikuti oleh para pekerja dengan tuntutan kenaikan upah dan peningkatan pelayanan publik untuk mereka.

Saat demonstran masih didominasi oleh mahasiswa (sebelum demonstrasi tanggal 13 Mei), pusat demonstrasi berada di kampus-kampus, antara lain Universitas Sorbonnes dan Ecole des Beaux Art. Saat demonstran didominasi oleh pekerja, pusat demonstrasi berada di lingkungan sekitar universitas tersebut, yaitu Latin Quarter.

Demonstrasi besar yang prosesnya diamati dengan baik oleh Sarah Bonneimason dalam buku *Festival Architecture* adalah demonstrasi tanggal 13 Mei 1968. Pada hari itu demonstran pertama berkumpul di lapangan/*plaza* Place Verdun di depan Stasiun Gare de l'Est untuk mengumpulkan para pekerja yang tinggal di bagian utara kota. Demonstran lalu bergerak dari *plaza* Place de la Republique di utara Paris dan melintasi kota untuk mencapai *plaza* Denfert-Rochereau di selatan Paris. Selanjutnya delegasi dari sekolah menengah dan universitas yang berjumlah sekitar 25.000 orang datang ke Boulevard Magenta dan bergabung dengan parade demonstran yang bergerak di Avenue de la Republique di dekat Rue Jean-Pierre Timbaud. Boulevard Magenta, Avenue de la Republique, dan Rue Jean-Pierre Timbaud adalah jalan-jalan raya utama yang menghubungkan titik-titik strategis/monumental di kota Paris. Total demonstran saat itu berjumlah ratusan ribu orang.

Demonstran mengibarkan bendera merah di angkasa dan spanduk di depan barisan yang berbunyi: "Solidaritas pelajar, guru, dan pekerja". Di bagian depan

rombongan terdapat para pimpinan gerakan pelajar, sementara di bagian dalam terdapat juga pemimpin partai oposisi pemerintah.

Demonstran kemudian bergerak tenang di Boulevard de Strasbourg, salah satu jalan utama di kota Paris, menuju Denfert-Rochereau kembali. Begitu banyaknya demonstran, sehingga ketika demonstran sampai kembali di Denfert-Rochereau masih terdapat demonstran yang belum bergerak untuk berparade. Sekelompok demonstran kemudian melanjutkan diskusi dan orasi terbuka di *plaza* Champ de Mars.

Titik-titik demonstrasi yang dilibatkan/dilalui dalam demonstrasi tersebut memiliki makna tertentu bagi masyarakat Paris. Secara khusus titik-titik demonstrasi tersebut harus menyatukan pekerja dan pelajar. Place de la Republique adalah simbol pusat lingkungan kelas pekerja (lingkungan pemukiman kelas pekerja); Latin Quarter adalah simbol pusat lingkungan pelajar (lingkungan universitas-universitas) dan tempat peristiwa “malam-malam barikade” terjadi tiga hari sebelumnya; Champ de Mars adalah tempat yang membawa memori bahagia tentang Fete de la Federation (festival peringatan pertama Revolusi Prancis 1790) (Bonnemaison, 2004).



Gambar 3.4 Barikade jalan raya
Sumber: http://en.wikipedia.org/wiki/May_1968

Setelah demonstrasi 13 Mei sekelompok mahasiswa bergerak untuk menduduki kembali Universitas Sorbonne, yang mana ia sudah tidak dijaga/dibarikade oleh polisi lagi. Universitas Sorbonne dan kampusnya sendiri adalah institusi dan lokasi yang memiliki makna khusus. Universitas Sorbonne

memiliki sejarah sepanjang tujuh abad, ia telah direnovasi pada masa Republik Ketiga, ia diakui dunia sebagai simbol pusat ilmu pengetahuan Prancis, dan secara geografis ia berada di lingkungan universitas-universitas lain.

Demonstran memadati gedung *amphitheatre* utama dan menyatakan Universitas Paris (Universitas Sorbonne) sebagai ‘universitas rakyat yang otonom’. Di dinding dekat pintu masuk utamanya tertempel poster yang berbunyi: “Universitas ini terbuka untuk semua orang, pekerja, pelajar”. (Bonnemaison, 2008). Di halaman digelar meja panjang berisi buku-buku yang dapat dibaca semua orang, serta terdapat juga foto-foto dari tokoh-tokoh yang sebelumnya ditabukan seperti Karl Marx, Lenin, Fidel Castro, dsb. Massa yang bergerak dan menduduki Universitas Sorbonne membawa suasana festival. Massa di Sorbonne mengambil bentuk perayaan Hari Bastille: dipenuhi gairah dan kegilaan, berbentuk lautan semut dimana manusia bergerak, berdiskusi tentang apapun tanpa henti, mahasiswa berbaur dengan delegasi persatuan pekerja, dll (Bonnemaison, 2008).

Demonstran adalah orang-orang yang sadar (*conscious*) dengan peristiwa bersejarah yang pada masa sebelumnya terjadi Paris (Revolusi Prancis, Komune Paris, dll). Demonstran membawa nuansa festival memperingati revolusi-revolusi tersebut dalam demonstrasinya. Salah satu slogan yang diteriakkan oleh demonstran adalah: “*on a pris la parole comme on avait pris la Bastille*” (kami mengontrol dunia sebagaimana kami mengontrol Bastille) (Bonnemaison, 2008). Slogan ini merujuk pada peristiwa penyerbuan penjara Bastille yang mengawali Revolusi Prancis 1790. Mahasiswa berpose di atas barikade seperti alegori Delacroix, *Liberty leading the People*, yang merujuk pada Revolusi 1830.

Demonstran juga menampilkan aspek performatif (mempertontonkan) melalui pakaian, bendera, poster, dan slogan. Bendera merah demonstran melambangkan identitas kelompok Trotskys dan Maois, sedangkan bendera hitam melambangkan identitas kelompok anarkis dan surealis yang anti struktur dan keamanan. Cohn-Bendit sebagai simbol pemimpin dari kelompok anarkis dan surealis dalam orasinya menyampaikan: “tidak ada hirarki atau bentuk lain dari halangan yang dapat diterapkan pada pria dan wanita bebas”.

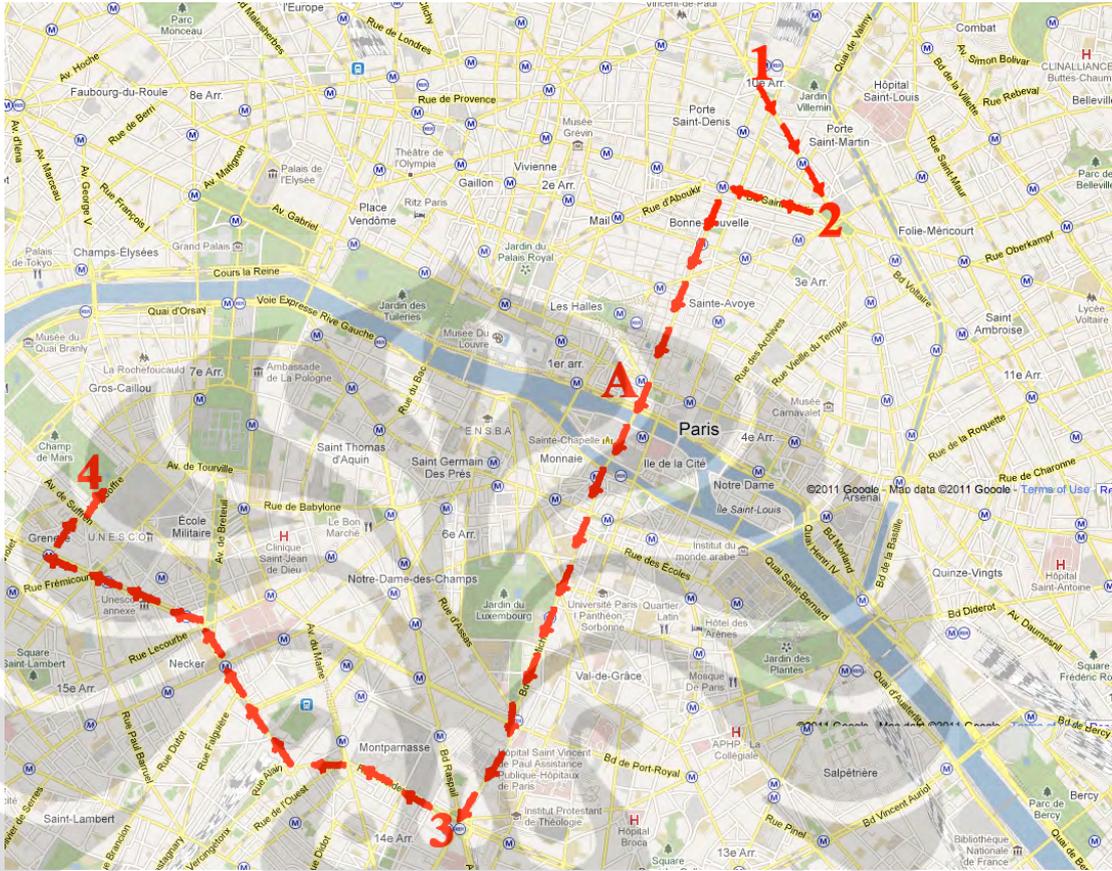


Gambar 3.5 Graffiti di dinding
Sumber: <http://www.justseeds.org/>

Poster dan graffiti bermunculan di jalan yang dilalui serta bangunan yang diduduki demonstran. Mahasiswa Ecole de Beaux Arts merancang poster dan menggunakan teknologi yang dapat mencetak poster hingga 250 lembar per jam untuk ditempel pada waktu malam. Akumulasi tempelan poster beserta komentar di sekitarnya mengingatkan pada “dinding berbicara” yang diinisiasi di Revolusi Kebudayaan China. Salah satu tema yang banyak diangkat dalam poster adalah sifat represif polisi anti huru-hara (Compagnies Republicaines de Securite/CRS) terhadap massa demonstran. Graffiti menyuarakan slogan dari berbagai kelompok, seperti “Hilangkan masyarakat kelas” dari kelompok Marxis dan “Turun dengan realisme Sosialis, hidup surealisme” dari kelompok surealis.



Gambar 3.6 Poster mahasiswa Ecole de Beaux Art yang menggambarkan polisi sebagai tokoh antagonis Darth Vader di film Star Wars
Sumber: <http://www.creativereview.co.uk/>



Gambar 3.7 Skema rute demonstrasi

Keterangan:

1. Place Verdun, 2. Place de la République, 3. Denfert-Rochereau, 4. Champ de Mars
- A Boulevard Strasbourg

Sumber: <http://maps.google.com> (telah diolah kembali)

Di bab 3 ini, dapat disimpulkan bahwa tindakan-tindakan interaksi simbolik dapat terkumpul dalam kegiatan/event tertentu. Bentuk kegiatan tersebut dapat sangat beragam dan tidak hanya menjadi ranah (*domain*) struktur/kelas sosial tertentu; Grebeg Maulud Dal dilakukan oleh kelas bangsawan Keraton Yogyakarta sedangkan Demonstrasi Mei 1968 dilakukan oleh kelas pekerja dan pelajar Prancis. Di dalam kegiatan-kegiatan tersebut juga terdapat beberapa tindakan simbolik yang serupa, seperti: mobilisasi massa, komunikasi verbal dan visual, penggunaan atribut, dll.

Tindakan interaksi simbolik dapat berlangsung di berbagai macam lingkungan: keraton, teater, masjid, *plaza*, dll, termasuk jalan raya. Di kegiatan Grebeg Maulud Dal peran jalan raya sebagai *setting* kegiatan kurang dominan,

namun di kegiatan Demonstrasi Mei 1968 peran jalan raya sebagai *setting* kegiatan begitu dominan.



BAB 4 STUDI KASUS

Dibawah ini dibahas beberapa contoh penggunaan jalan raya sebagai ruang interaksi simbolik. Saya mengkaji keberadaan karakteristik yang telah dibahas di sub-bab 2.2 di jalan-jalan raya tersebut. Saya juga memaparkan bagaimana jalan-jalan raya tersebut menjadi *setting* dari kegiatan-kegiatan yang dapat didekati (*approached*) dengan menggunakan perspektif interaksionisme simbolik. Seperti halnya kegiatan-kegiatan di bab 3, kegiatan-kegiatan yang dilakukan adalah sebuah simbol. Di dalam kegiatan-kegiatan tersebut juga terdapat beberapa tindakan dan obyek simbolik.

Kegiatan-kegiatan tersebut berlangsung di masa penulisan skripsi ini, yaitu antara Februari-April 2011. Saya mengkaji kegiatan-kegiatan tersebut melalui keikutsertaan, pengamatan langsung, dan studi pustaka. Di kegiatan pertama dan kedua saya bertindak sebagai pengamat saja, sedangkan di kegiatan ketiga saya bertindak sebagai pelaku dan pengamat.

4.1 Kasus Kegiatan di Bandung

Jalan raya yang dibahas adalah jalan-jalan raya yang digunakan sebagai rute Pawai Obor Bandung Lautan Api 2011, antara lain: Jl. M Toha, Jl. Dewi Sartika, Jl. Asia-Afrika, dan Jl. Braga. Kegiatan Pawai Obor dan bagaimana jalan-jalan raya diatas menjadi *setting* dari kegiatan tersebut dipaparkan kemudian.



Gambar 4.1 Skema rute pawai

Keterangan:

1. Monumen Peringatan Bandung Lautan Api, 2. ITC Kebun Kelapa, 3. Masjid Raya Bandung, 4. Hotel Grand Preanger, 5. Hotel Savoy Homann, 6. Gedung Merdeka, 7. Braga City Walk, 8. Jembatan Viaduct Sungai Cikapundung Timur, 9. Gedung Bank Indonesia, 10. Balaikota Bandung
- A. Jl. M Toha, B Jl. Pungkur, C. Jl. Dewi Sartika, D. Jl. Dalem Kaum, E. Jl. Tamblong, F. Jl. Asia Afrika, G. Jl. Cikapundung Barat, H. Jl. Naripan, I. Jl. Braga, J. Jl. Perintis Kemerdekaan, K. Jl. Wastukencana

Sumber: <http://maps.google.com> (telah diolah kembali)

4.1.1 Karakteristik Jalan Raya

4.1.1.1 Akses Jalan Raya



Gambar 4.2 Citra solid-void sekitar rute pawai
Sumber: <http://maps.google.com> (telah diolah kembali)

Pada gambar diatas dapat dilihat bahwa elemen solid lebih dominan dari elemen void. Sebagian besar jalan raya berbentuk garis void yang memecah elemen solid. Jarak antar elemen solid yang dipecah relatif kecil dibandingkan dengan ukuran ia sendiri, dengan demikian jalan raya menjadi media komunikasi dan transisi antar elemen solid tersebut. Jalan raya juga menghubungkan beberapa elemen void yang berukuran cukup besar. Pada pola solid-void diatas, jalan raya sebagai elemen void menjadi figur, sedangkan bangunan sebagai elemen solid menjadi latar.

Sebagian besar jalan raya yang yang menjadi rute pawai dapat diakses dengan kendaraan umum. Titik utama transportasi yang berdekatan dengan rute pawai adalah Terminal Kebun Kelapa tepat di belakang ITC Kebun Kelapa dan Stasiun Hall di barat Jl. Perintis Kemerdekaan. Terminal Kebun Kelapa adalah *terminus* beberapa rute angkutan kota (angkot) dan bus Damri, sedangkan Stasiun Hall adalah stasiun perhentian kereta komuter Padalarang-Bandung-Cicalengka.

Beberapa kendaraan umum yang melewati Jl. Dewi Sartika adalah angkot warna hijau-kuning (Kebun Kelapa-Cicaheum) dan warna hijau-oranye (Kebun Kelapa-Dago), keduanya beroperasi 24 jam. Sedangkan beberapa kendaraan umum yang melewati Jl. Asia Afrika adalah angkot warna hijau muda-hijau (Stasiun Hall-Gede Bage), bus Damri trayek 9 (Cicaheum-Leuwi Panjang), dan bus Damri trayek 11 (Cibiru-Kebun Kelapa). (Transportasi Umum: Bandung, 2009)

Lingkung bangun di sepanjang jalan raya yang menjadi rute pawai memiliki tingkat transparansi berbeda-beda. Sifat transparan tersebut juga terbentuk dengan cara yang berbeda-beda, antara lain melalui: *setback* bangunan yang relatif pendek dari garis properti, penggunaan bukaan yang besar, dan ekstensi ruang dalam ke ruang luar.



Gambar 4.3 Bentuk transparansi lingkungan bangun sekitar rute pawai
 Sumber: <http://www.bandung-indonesia.com/>

Pada gambar kiri terlihat sebuah *factory outlet* di Jl. Dewi Sartika yang memiliki *setback* antara sekitar 1 m dari garis properti serta memiliki bukaan yang besar. Pada gambar kanan terlihat kafe luar ruang (*outdoor*) di Jl. Braga.

4.1.1.2 Makna Jalan Raya

Jalan-jalan raya yang menjadi rute pawai memiliki karakter fisik yang beragam. Lebar jalan bervariasi antara 10-13 m. Material jalan sebagian merupakan aspal dan sebagian merupakan batu alam. Bangunan-bangunan di sepanjangnya terdiri dari 2 hingga 15 lantai. *Setback* bangunan bervariasi dari 0 hingga 18 m. Bangunan-bangunan di sepanjang jalan-jalan raya yang dilalui rombongan memiliki beragam fungsi: komersial, edukasi, ibadah, pemerintahan, dll. Kelas bangunan-bangunan komersial tersebut juga beragam.

Secara umum jalan-jalan raya tersebut relatif serupa dengan jalan-jalan raya lain disekitarnya dalam hal ukuran, material, fisik lingkungan bangun, fungsi lingkungan bangun, dll. Dua jalan raya yang relatif kontras dengan jalan-jalan raya lain di Bandung adalah Jl. Asia Afrika dan Jl. Braga. Jl. Asia Afrika memiliki ROW jalan 18 m sementara jalan-jalan raya lain di Bandung memiliki ROW jalan 12-16 m. Di sepanjang Jl. Asia Afrika terdapat bangunan berlantai 6 hingga 10 sementara bangunan-bangunan lain di Bandung rata-rata berlantai 2 hingga 5. Jl. Braga menggunakan material batu alam sementara jalan-jalan raya lain sebagian besar menggunakan material aspal.

Jalan-jalan raya yang menjadi rute pawai relatif tidak memiliki awal dan akhir yang jelas. Jalan-jalan raya tersebut sebagian besar bermula dan berakhir di persimpangan dengan jalan raya lain. Jalan-jalan raya yang dilalui rombongan

pawai relatif memiliki konstruksi yang baik dan terawat. Jalan-jalan tersebut tidak berlubang ataupun bergelombang, kecuali jalan berbatu alam (Jl. Braga) yang retak di beberapa titik. Walaupun pada saat pengamatan hujan turun rintik-rintik, jalan-jalan raya tersebut tidak terlalu becek. Penerangan jalan raya disediakan oleh lampu-lampu jalan dan bangunan.

Beberapa jalan raya yang menjadi rute pawai juga berperan sebagai garis *datum* penghubung yang memiliki beragam fungsi. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa beberapa jalan raya tersebut merupakan tempat beroperasinya kendaraan umum dengan berbagai rute. Jl. Asia Afrika adalah garis batas administratif antara Kecamatan Lengkong dan Kecamatan Sumur Bandung. Jl. Asia Afrika dan Jl. Braga juga menjadi koridor utama jaringan tetap tertutup (jaringan fiber optik) di Bandung.

Beberapa jalan raya yang menjadi rute pawai memiliki sejarah yang cukup panjang dan kaya, begitu juga lingkung bangun di sepanjangnya. Dua jalan raya yang memiliki sejarah cukup signifikan adalah Jl. Asia Afrika dan Jl. Braga. Jl. Asia Afrika adalah bagian dari 1000 km Jalan Raya Pos (Groote Postweg) yang dibangun Gubernur Jenderal Hindia Belanda Herman Willem Daendels pada awal abad ke-19. Jalan Raya Pos menghubungkan Anyer dan Panarukan, masing-masing berada di ujung barat dan timur pulau Jawa. Jalan Raya Pos dibangun untuk memperlancar transportasi di pulau Jawa serta memperkuat pertahanan Belanda dari serangan tentara Inggris. (Wikipedia: Jalan Raya Pos, 2011)

Pada tanggal 25 September 1810, Daendels memerintahkan agar di sekitar Jalan Raya Pos, tepatnya di sekitar Alun-alun Bandung saat ini, dibangun sarana dan prasarana agar daerah tersebut dapat menjadi ibukota Kabupaten Bandung yang baru menggantikan ibukota lama di Dayeuhkolot. Titik nol Kota Bandung saat ini berada di depan kantor Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat. (Wikipedia: Kota Bandung, 2011)

Beberapa bangunan bersejarah di sepanjang Jl. Asia Afrika adalah Gedung Merdeka, Hotel Savoy Homann, Hotel Grand Preanger, Alun-alun Kota Bandung, Masjid Raya Bandung, dll. Gedung Merdeka adalah gedung tempat dilaksanakannya Konferensi Tingkat Tinggi Asia-Afrika pertama pada 18-24 April 1955. Konferensi ini istimewa karena dihadiri perwakilan negara-negara di

benua Asia dan Afrika yang kebanyakan baru memperoleh kemerdekaan. Konferensi ini juga diselenggarakan oleh Indonesia yang baru 10 tahun sebelumnya memproklamasikan kemerdekaannya. (Wikipedia: Konferensi Tingkat Tinggi Asia-Afrika, 2011)



Gambar 4.4 Groote Postweg Oost (Jl. Asia Afrika) pada 1938
Sumber: http://id.wikipedia.org/Jalan_Raya_Pos

Jl. Braga pertama dikenal sebagai Jalan Pedati (Pedatiweg) pada tahun 1900-an. Ia digunakan sebagai tempat berlalu lalang pedati berisi kopi dari berbagai penjuru Bandung menuju kantor pos di Jl. Asia Afrika. Setelah dibangun toko swalayan J. R. de Vries & Co. di Jl. Braga, jalan tersebut menjadi terkenal. Pada perkembangan selanjutnya, banyak muncul bangunan terkenal di jalan tersebut, seperti Societeit Concordia, Hotel Savoy Homann, dan tempat hiburan malam Onderling Belang. Pada masa keemasannya Jl. Braga adalah daerah elit yang menjadi tempat bersosialisasi kaum berada berkebangsaan Belanda. (Wikipedia: Jalan Braga, 2011)

4.1.2 Kegiatan Pawai Obor Bandung Lautan Api 2011

4.1.2.1 Kronologi Kegiatan dan *Setting* Jalan Raya

Pawai Obor Bandung Lautan Api 2011 dilaksanakan pada malam hari tanggal 22 Maret 2011 untuk memperingati peristiwa Bandung Lautan Api. Pawai ini melibatkan sekitar 2.000 orang pelajar SMA yang membawa obor. Bandung Lautan Api adalah peristiwa kebakaran besar yang terjadi di kota Bandung pada 23 atau 24 Maret 1946. Pada saat itu ratusan ribu penduduk Bandung membakar

rumah mereka untuk mencegah tentara Sekutu menggunakan kota Bandung sebagai markas militer mereka (Wikipedia)

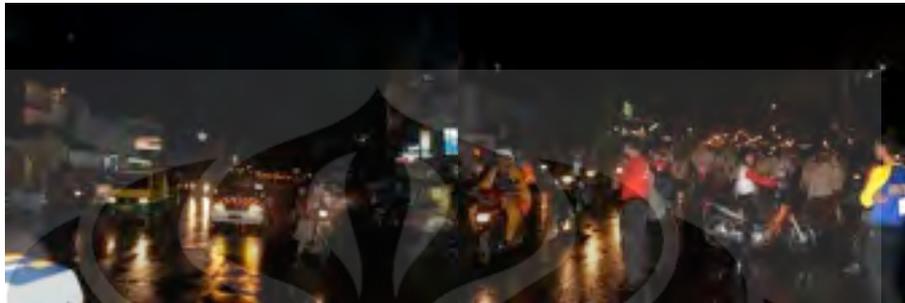
Pawai dilaksanakan di beberapa jalan raya utama di Kota Bandung dengan titik awal Monumen Bandung Lautan Api dan titik akhir Kantor Walikota Bandung. Peserta pawai mulai berdatangan ke Monumen Bandung Lautan Api sekitar pukul 16.00 secara berkelompok berdasarkan asal sekolahnya. Setiap kelompok kemudian mempersiapkan penampilan dan atributnya. Peserta dibariskan sesuai urutan pawai sekitar pukul 18.15. Di bagian terdepan terdapat mobil polisi dan diikuti berturut-turut oleh barisan Pramuka, SMA-SMA Negeri, dan SMA-SMA swasta. Atribut-atribut peserta dipasang sedemikian rupa hingga dapat dilihat oleh orang lain (diletakkan di depan/disamping barisan, diangkat, dll). Obor mulai dihidupkan sekitar pukul 19.00 dan dimulai dengan penyalaan simbolis oleh seorang pejabat Kota Bandung di depan barisan Pramuka. Obor kemudian menyala di sepanjang barisan pawai dengan hampir membentuk gelombang.



Gambar 4.5 Pemantikan perdana obor peserta pawai
Sumber: Dokumentasi pribadi

Rombongan pawai mulai bergerak dari Monumen Bandung Lautan Api memasuki Jl. M Toha sekitar pukul 19.15. Di sepanjang rute pawai rombongan menyanyikan lagu-lagu perjuangan seperti Halo-Halo Bandung, Maju Tak Gentar, Garuda Pancasila, dsb. Di Jl. M Toha rombongan berjalan ke arah utara dan kemudian berbelok ke barat di depan ITC Kebun Kelapa memasuki Jl. Pungkur. Beberapa menit kemudian rombongan berbelok ke utara kembali memasuki daerah pertokoan di Jl. Dewi Sartika. Di depan ITC Kebun Kelapa dan sepanjang Jl. Dewi Sartika pengunjung serta penjaga pertokoan keluar dari toko dan melihat

rombongan pawai. Sebagian dari mereka mengabadikan pawai. Di Jl. Dewi Sartika rombongan bergerak ke arah alun-alun dan Masjid Raya Bandung, kedua menara masjid tersebut terlihat jelas di jalan ini.



Gambar 4.6 Pengamanan peserta pawai oleh mobil patroli polisi dan panitia
Sumber: Dokumentasi pribadi

Di Jl. M Toha, Jl. Pungkur, Jl. Dewi Sartika, dan Jl. Dalem Kaum rombongan pawai relatif berbaur dengan kendaraan dan masyarakat umum. Rombongan pawai, masyarakat umum, dan kendaraan secara umum menggunakan ruas jalan yang sama. Rombongan pawai berada di ruas kiri jalan. Mobil polisi berada di depan rombongan serta ‘membuka jalan’ bagi rombongan dan ‘membersihkannya’ dari kendaraan. Panitia berdiri di samping kanan rombongan pawai serta mengatur jalannya lalu lintas kendaraan serta mencegah terjadinya kontak antara kendaraan dan rombongan pawai. Sebagian besar masyarakat umum, pengemudi kendaraan umum, pedagang asongan, dan beberapa anggota masyarakat lain berada di trotoar dan ruas jalan di samping kiri rombongan. Mobil yang diparkir serta kendaraan umum (angkot, ojek, dan becak) yang menunggu penumpang juga berada di samping kiri rombongan.

Di ujung Jl. Dewi Sartika rombongan berbelok ke timur memasuki kawasan pertokoan tua di Jl. Dalem Kaum. Kontur Jl. Dalem Kaum yang semakin tinggi ke arah timur menyebabkan sebagian besar obor rombongan pawai dapat terlihat dari dalam bangunan yang ada di jalan tersebut.



Gambar 4.7 Interaksi antara masyarakat umum dan peserta pawai di Jl. Dewi Sartika dan Jl. Dalem Kaum

Sumber: Dokumentasi pribadi

Beberapa menit kemudian rombongan berbelok ke utara memasuki Jl. Tamblong dan kemudian berbelok kembali ke barat memasuki daerah bersejarah Jl. Asia Afrika. Rombongan melewati beberapa bangunan dan monumen bersejarah seperti Hotel Savoy Homann, Hotel Grand Preanger, Gedung Merdeka, dan Monumen Kilometer Nol Kota Bandung. Dari kejauhan terlihat penghuni hotel-hotel tersebut melihat ke arah pawai. Di Jl. Asia Afrika rombongan pawai berada di ruas kanan jalan. Masyarakat umum berada di trotoar dan ruas jalan di samping kanan rombongan, sedangkan kendaraan berada di ruas jalan samping kiri rombongan. Pot-pot tumbuhan di trotoar di samping kanan rombongan digunakan orang-orang yang ingin mengabadikan jalannya pawai dengan baik.



Gambar 4.8 Rombongan pawai dan masyarakat umum di Jl. Asia Afrika

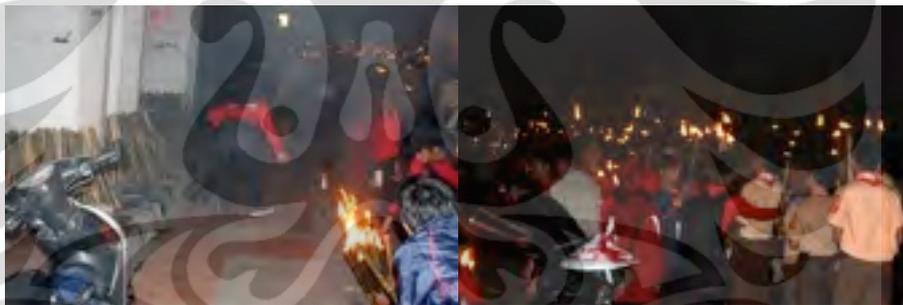
Sumber: Dokumentasi pribadi

Di depan Gedung Merdeka rombongan berbelok ke utara memasuki Jl. Cikapundung Timur, kemudian berbelok ke timur memasuki Jl. Naripan, dan kemudian berbelok ke utara kembali memasuki daerah komersial bersejarah Jl. Braga. Di depan kafe Braga Permai yang dipadati turis mancanegara rombongan menyanyikan lagu Halo-halo Bandung dengan bersemangat.



Gambar 4.9 Rombongan pawai di depan kafe Braga Permai
Sumber: Dokumentasi pribadi

Tidak jauh dari Braga City Walk rombongan berbelok ke barat memasuki Jl. Perintis Kemerdekaan. Di bawah jembatan *viaduct* rel kereta api-sungai Cikapundung Timur rombongan mengganti obornya yang telah mati dengan obor baru yang disiapkan panitia.



Gambar 4.10 Penggantian obor yang telah mati di bawah jembatan *viaduct* rel kereta api-sungai Cikapundung Timur
Sumber: Dokumentasi pribadi

Rombongan kemudian bergerak ke arah timur lalu berbelok ke utara di depan gedung Bank Indonesia memasuki Jl. Wastukencana. Di ujung Jl. Wastukencana rombongan disambut dengan permainan *marching band* dan barisan Pasukan Pengibar Bendera (Paskibra) Kota Bandung. Permainan *marching band* dan barisan Paskibra memakan seluruh ruas jalan. Polisi mengatur dan mengalihkan lalu lintas menuju jalan lain. Barisan Paskibra kemudian memimpin rombongan memasuki kompleks Balaikota Bandung. Di depan Balaikota rombongan disambut dengan lambaian tangan oleh pejabat dan unsur Muspida Kota Bandung serta ucapan selamat datang dari MC. Rombongan kemudian menempati posisinya di lapangan kompleks Balaikota Bandung.



Gambar 4.11 Pemain *marching band* memimpin rombongan pawai memasuki gerbang Balaikota
Sumber: Dokumentasi pribadi

Upacara penyambutan rombongan pawai kemudian dimulai dengan laporan dari pemimpin upacara. Acara inti upacara adalah pemantikan obor raksasa di depan Balaikota dengan obor yang dibawa oleh Paskibra. Setelah upacara selesai, diumumkan para peserta pawai dengan penampilan terbaik. Para perwakilan peserta pawai terbaik diberikan apresiasi simbolis berupa medali oleh unsur Muspida Kota Bandung. Dengan diberikannya apresiasi tersebut, berakhirilah peringatan Bandung Lautan Api di malam tersebut. Peringatan akan dilanjutkan dengan upacara pada pagi esok harinya di Monumen Bandung Lautan Api.



Gambar 4.12 Pemantikan obor raksasa di Balaikota
Sumber: Dokumentasi pribadi

4.1.2.2 Perilaku Peserta Kegiatan

Rombongan pawai mulai bergerak dari Monumen Bandung Lautan Api sekitar pukul 19.30, kemudian menempuh perjalanan sekitar 4,5 km dan sampai di Balaikota Bandung sekitar pukul 21.00. Dengan demikian kecepatan rata-rata

rombongan pawai adalah 3 km/jam, sedikit di bawah kecepatan orang-orang berjalan normal yaitu 4 km/jam.



Gambar 4.13 Berbagai pakaian dan atribut peserta
Sumber: Dokumentasi pribadi

Penampilan peserta pawai sangat beragam. Sebagian besar peserta mengenakan pakaian yang tidak mereka pakai sehari-hari, mulai dari mengenakan seragam Pramuka, seragam sekolah yang dimodifikasi, pakaian pejuang kemerdekaan, hingga melapisi tubuhnya dengan minyak. Peserta juga menyiapkan atribut yang sangat beragam, mulai dari poster, panji-panji, umbul-umbul, baliho, sepeda onthel, sisingaan putih, hingga instalasi. Peserta juga menyiapkan peralatan yang dapat menghasilkan suara meriah, seperti pengeras suara, alat musik tradisional (angklung), dan alat musik modern (drum, simbal, dsb).



Gambar 4.14 Berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya saat pawai
Sumber: Dokumentasi pribadi

Rombongan pawai berinteraksi dengan masyarakat umum dalam berbagai bentuk, mulai dari disaksikannya pawai tersebut oleh masyarakat hingga ikut berpartisipasi anak-anak kecil masyarakat dalam pawai tersebut. Pada seluruh gambar diatas terlihat berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya serta saling berinteraksi dengan berbagai bentuk pada saat pawai berlangsung: pria/wanita, tua/muda, polisi, pedagang asongan, supir becak, supir angkot, penumpang angkot, wisatawan asing, wartawan, dsb.

Pada gambar kiri atas terlihat pedagang asongan dan supir becak yang nampaknya melakukan kegiatan sehari-harinya tanpa ada keterkaitan langsung dengan pawai yang sedang berlangsung. Pada gambar kanan atas, kiri & kanan tengah, serta kiri bawah terlihat bahwa masyarakat berinteraksi secara tidak langsung dengan peserta pawai. Bentuk interaksi yang dilakukan adalah dengan menonton dan mengabadikan jalannya pawai. Pada gambar kiri tengah juga

terlihat seseorang yang berinteraksi secara tidak langsung dengan saya sebagai salah seorang pengamat. Sedangkan pada gambar bawah terlihat anak-anak yang berinteraksi langsung dengan peserta pawai. Bentuk interaksi yang dilakukan adalah dengan berpartisipasi dalam pawai

Selama berjalan kaki, rombongan pawai mendapatkan keamanannya (*safety*) melalui beberapa cara. Pertama, melalui pengaturan lalu lintas oleh polisi dan panitia. Seperti telah disampaikan sebelumnya, polisi membuka jalan untuk rombongan pawai dan panitia mengatur lalu lintas di samping rombongan pawai. Di beberapa persimpangan polisi juga menutup/mengalihkan arus lalu lintas sehingga tidak terjadi konflik dengan rombongan pawai. Pengamanan oleh polisi juga bersifat koordinatif; beberapa jalan raya yang akan dilalui rombongan pawai telah dikosongkan sebelum rombongan tiba. Kedua, melalui jumlah rombongan pawai yang banyak dan mendominasi penggunaan jalan raya. Jumlah yang banyak dan dominasi penggunaan jalan raya tersebut membuat pengguna jalan raya lain berpikir untuk tidak membuat konflik dengan rombongan pawai.

Di sepanjang rute pawai peserta memfungsikan beberapa titik untuk hal-hal yang mendukung berjalannya pawai. Sebagai contoh, peserta memfungsikan persimpangan jalan sebagai tempat merapatkan barisan, bawah jembatan sebagai tempat mengganti obor, dll.

4.2 Kasus Kegiatan di Jakarta

Jalan raya yang dibahas adalah jalan-jalan raya yang digunakan sebagai tempat pelaksanaan Aksi Hari Buruh 2011 dan kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor, yaitu Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat, dan Jl. Medan Merdeka Utara. Kedua kegiatan tersebut dan bagaimana jalan-jalan raya diatas menjadi *setting* dari kegiatan-kegiatan tersebut dipaparkan kemudian.

4.2.1 Karakteristik Jalan Raya

4.2.1.1 Akses Jalan Raya



Gambar 4.15 Citra solid-void sekitar Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat, dan Jl. Medan Merdeka Utara

Sumber: <http://www.tatakota-jakartaku.net/> (telah diolah kembali)

Pada gambar diatas dapat dilihat bahwa elemen solid sama dominannya dengan elemen void. Jl. MH Thamrin dan Jl. Jenderal Sudirman adalah elemen void yang agak jelas dan kontinu di tengah. Lebar elemen void tersebut hampir sama dengan dengan lebar elemen solid yang ada di sekitarnya. Di sepanjang jalan raya tersebut terdapat beberapa elemen void lain berupa lahan parkir, lapangan, mulut jalan raya lain, dll. Jalan raya tersebut juga menghubungkan beberapa elemen void yang berukuran cukup besar. Pada pola solid-void diatas, jalan raya sebagai elemen void adalah bagian dari latar, sedangkan bangunan sebagai elemen solid adalah figur.

Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat, dan Jl. Medan Merdeka Utara relatif mudah dicapai dengan menggunakan kendaraan umum. Titik transportasi utama di dekat jalan-jalan raya tersebut adalah Stasiun Gambir yang terletak sekitar 800 m di timur Jl. Medan Merdeka Barat. Stasiun ini adalah pemberhentian kereta luar kota dari berbagai kota di Jawa. Stasiun ini juga merupakan pemberhentian kereta komuter Jabodetabek kelas ekspres. Stasiun lain yang berada di dekat jalan raya yang dijadikan rute aksi adalah Stasiun Juanda, Gondangdia, Cikini, dan Sudirman. Stasiun Juanda berada sekitar 1 km di timur laut Istana Merdeka, Stasiun Gondangdia berada sekitar 1 km di timur Sarinah (Jl. MH Thamrin), Stasiun Cikini berada sekitar 2 km di timur Bundaran HI, dan Stasiun Sudirman di pangkal jembatan Sudirman. Keempat stasiun ini adalah pemberhentian kereta komuter Jabodetabek kelas ekspres, ekonomi ac, dan ekonomi.

Jalan-jalan raya tersebut juga dilayani oleh Transjakarta Koridor 1. Halte perhentian yang berada di sepanjang jalan-jalan raya tersebut berjumlah 12 halte. Halte transit yang berada di dekat jalan-jalan raya tersebut adalah Bedungan Hilir, Dukuh Atas 1, dan Harmoni Sentral. Halte Bendungan Hilir berada di utara jembatan Semanggi dan menjadi pemberhentian bus Transjakarta Koridor 1 dan 9. Halte Dukuh Atas 1 berada sekitar 800 m di selatan Bundaran HI dan menjadi pemberhentian bus Transjakarta Koridor 1, 4, dan 6. Halte Harmoni Sentral berada sekitar 700 m di barat laut Istana Merdeka dan menjadi pemberhentian bus Transjakarta Koridor 1, 2, 3, dan 8. (Transportasi Umum: Jakarta, 2009)

Jalan-jalan raya tersebut juga dilalui beberapa kendaraan umum dengan berbagai ukuran (besar, sedang) dan cakupan (regional, lokal). Beberapa kendaraan umum tersebut adalah Mayasari Bhakti PAC 35 (Ciledug-Senen), PPD P11 (Kampung Rambutan-Kota), dan Metromini 640 (Pasar Minggu-Tanah Abang). (Transportasi Umum: Jakarta, 2009)



Gambar 4.16 Bentuk transparansi lingkung bangun sekitar jalan raya
Sumber: <http://www.thejakartapost.com/>

Lingkung bangun di sepanjang jalan raya yang menjadi rute pawai memiliki tingkat transparansi berbeda-beda. Sifat transparan tersebut juga terbentuk dengan cara yang berbeda-beda, antara lain melalui: penggunaan material transparan dan ekstensi ruang dalam ke ruang luar. Pada gambar kiri terlihat barisan bangunan yang menggunakan material transparan. Sebagian besar fasad bangunan minimal terdiri dari 50 % material transparan, beberapa bangunan bahkan terdiri dari 100 % material transparan. Sedangkan pada gambar kanan terlihat rumah makan di ruang terbuka (*outdoor*).

4.2.1.2 Makna Jalan Raya

Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat, dan Jl. Medan Merdeka Utara memiliki karakter fisik yang khas. Jl. MH Thamrin dan Jl. Jenderal Sudirman diingat karena lebar jalannya dan ketinggian bangunan-bangunan di sekitarnya. Lebar ROW jalan-jalan raya tersebut bervariasi antara 50-70 m. Bangunan-bangunan di sepanjang jalan-jalan raya tersebut terdiri dari 4 hingga 60 lantai. Berdasarkan peraturan bangunan-bangunan tersebut dapat terdiri lebih dari 32 lantai dengan KLB diatas 4. Bangunan-bangunan tersebut juga memiliki bentuk yang unik dan dominan menggunakan material transparan.

Kedua jalan raya tersebut memiliki ukuran dan lingkung bangun yang kontras dibanding jalan-jalan raya lain di Jakarta. Jalan raya lain yang memiliki ukuran dan lingkung bangun yang menyerupai kedua jalan raya tersebut adalah Jl. HR Rasuna Said dan Jl. Jend. Gatot Soebroto. Jl. HR Rasuna Said memiliki ROW jalan 50 m dan berdasarkan peraturan bangunan-bangunan di sekitarnya dapat terdiri dari maksimal 16 lantai dengan KLB 3,5. Jl. Jend. Gatot Soebroto beserta Jalan Tol Dalam Kota memiliki ROW jalan 57 m dan bangunan-bangunan di sekitarnya dapat terdiri dair maksimal 24 lantai dengan KLB 4.

Keempat jalan raya tersebut memiliki awal dan akhir yang jelas. Di utara Jl. MH Thamrin dimulai dari Bundaran Indosat dan di selatan Jl. MH Thamrin berakhir di jembatan Sudirman. Di utara Jl. Jenderal Sudirman dimulai dari jembatan Sudirman serta Patung Jenderal Sudirman dan di selatan Jl Jenderal Sudirman berakhir di Patung Api Tak Kunjung Padam di Bundaran Senayan. Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat dan Jl. Medan Merdeka Utara adalah lokasi dari kantor pusat institusi-institusi penting dalam bidang pemerintahan dan ekonomi, seperti Departemen Agama RI, Bank Indonesia, Bank Negara Indonesia, dsb. Jalan-jalan raya tersebut juga menjadi lokasi dari bangunan-bangunan komersial mewah, seperti Plaza Indonesia, Grand Indonesia, Hotel Sari Pan Pacific, dsb.

Keempat jalan raya tersebut relatif memiliki konstruksi yang baik dan terawat. Keempat jalan raya tersebut tidak berlubang ataupun bergelombang. Bangunan-bangunan tinggi di sepanjang empat jalan raya tersebut memberi sedikit bayangan ke jalan raya.

Keempat jalan raya tersebut juga berperan sebagai garis *datum* penghubung yang memiliki beragam fungsi. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa jalan-jalan raya tersebut merupakan tempat beroperasinya kendaraan umum dengan berbagai jenis, ukuran, dan rute. Selain itu, Jl. MH Thamrin dari Bundaran HI hingga perempatan BDN adalah adalah garis batas administratif antara Kecamatan Lengkong dan Kecamatan Menteng, sedangkan perempatan BDN adalah titik batas administratif antara kedua kecamatan tersebut dengan Kecamatan Gambir. Jl. MH Thamrin juga menjadi koridor utama jaringan tetap tertutup (jaringan fiber optik).

Keempat jalan raya tersebut juga memiliki sejarah yang cukup panjang dan kaya, begitu juga lingkungan bangun di sepanjangnya. Jl. Medan Merdeka Barat dan Jl. Medan Merdeka Utara kemungkinan mulai dibangun bersamaan dengan mulai dikembangkannya kawasan Weltevreden oleh Anthonij Pavilijoun pada akhir abad ke-17. Ia pertama mengembangkan kawasan Weltevreden sebagai kawasan peristirahatan kaum elit Belanda dengan membangun rumah-rumah peristirahatan sekitar lokasi berdirinya Rumah Sakit Pusat Angkatan Darat (RSPAD). (Wikipedia: Weltevreden, 2011)

Pada awal abad ke-19, pusat pemerintahan Hindia Belanda pindah dari Batavia ke Weltevreden. Gubernur Hindia Belanda Herman Willem Daendels kemudian juga membangun lapangan Buffesveld yang kemudian berganti nama menjadi Koenigsplain. Pemerintah Hindia Belanda selanjutnya menjadikan bangunan-bangunan di sekitar Koenigsplain sebagai bangunan-bangunan pemerintahan, antara lain dengan membeli Istana Rijswijk (Istana Negara), membangun Istana Gambir (Istana Merdeka), dan membangun Palais van Daendels (Gedung Departemen Keuangan). Setelah Indonesia Merdeka, gedung-gedung tersebut diambil alih pemerintah Republik Indonesia dan dijadikan gedung pemerintahan Republik Indonesia yang baru. (Wikipedia: Weltevreden, 2011)

Jl. MH Thamrin mulai dikembangkan oleh pemerintahan Soekarno pada tahun 1950-an sebagai bagian dari Poros Medan Merdeka-Thamrin-Sudirman yang direncanakan untuk menjadi poros utama Jakarta menggantikan Poros Medan Merdeka-Senen-Salemba-Jatinegara. Poros ini berada di dalam Segitiga Emas Jakarta, yang oleh sebagian ahli ditandai dengan Patung Arjuna Wijaya, Patung Api Tak Kunjung Padam, dan Patung Dirgantara di ketiga sudutnya. Di poros ini banyak dibangun bangunan-bangunan yang monumental, seperti Monumen Nasional, Sarinah dan Wisma Nusantara, termasuk juga jembatan Semanggi dan Bundaran HI. (Wikipedia: Poros Medan Merdeka-Thamrin-Sudirman, 2011)



Gambar 4.17 Jl. MH Thamrin pada 1960-an
 Sumber: <http://www.kaskus.us/>

4.2.2 Kegiatan Aksi Hari Buruh 2011

4.2.2.1 Kronologi Kegiatan dan *Setting* Jalan Raya

Aksi Hari Buruh 2011 dilakukan pada tanggal 1 Mei 2011 dengan bentuk *longmarch*, orasi, aksi teatrical, dll. Tanggal 1 Mei adalah pengingat akan kejadian Pembunuhan Massal Haymarket (Haymarket Massacre) di Chicago, Amerika Serikat, pada 1 Mei 1886. Pada hari itu, setelah orang tak dikenal melempar bom dinamit pada polisi yang mencoba membubarkan aksi massa, polisi Chicago menembaki demonstran. Penembakan tersebut memakan beberapa korban dari pihak demonstran. Beberapa polisi juga tertembak (*friendly fire*) (Wikipedia.org).

Di Jabodetabek aksi ini difokuskan di Bundaran HI, Jl. MH Thamrin, Jl. Medan Merdeka Barat, Kantor Pusat RRI, Istana Merdeka, dan Jl. Medan Merdeka Utara. Aksi ini diikuti oleh puluhan ribu pekerja/buruh yang berdomisili di Jabodetabek dan tergabung dalam berbagai serikat pekerja. Beberapa politisi dan aktivis pembela hak-hak pekerja serta beberapa kelompok mahasiswa juga mengikuti aksi ini. Aksi ini berlangsung pukul 08.00-14.00.

Massa mulai berkumpul di sekitar Bundaran HI sekitar pukul 07.00. Massa menempati beberapa titik di sekitar Bundaran HI, antara lain di depan Hotel Indonesia Kempinsky/mulut Jl. Kebon Kacang, depan Hotel Mandarin Oriental/mulut Jl. Diponegoro, dan di kolam air mancur. Massa berkumpul berdasarkan kelompok serikat pekerja. Sementara itu, pedagang kaki lima, mobil polisi, ambulans, pengamat, kendaraan wartawan, dan pihak-pihak selain massa aksi yang berkepentingan dengan aksi berada di trotoar dan ruas jalan dekat trotoar. Mereka juga berada di dalam Bundaran HI dan ruas jalan di pinggirnya.

Di dalam Bundaran HI juga terdapat sekelompok kecil massa aksi yang mengibarkan panji-panji.



Gambar 4.18 Pihak-pihak selain massa aksi yang berada di trotoar dan ruas jalan pinggir trotoar di mulut Jl. Diponegoro

Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 4.19 Massa aksi yang mengibarkan panji di dalam Bundaran HI

Sumber: Dokumentasi pribadi

Orasi mulai dilakukan sekitar pukul 09.00 di hadapan kelompok massa yang berkumpul di depan Hotel Indonesia Kempinsky. Beberapa kelompok massa menggabungkan diri ke kelompok ini dan membentuk massa utama yang akan melakukan *longmarch*. Pada saat ini media propaganda mulai dipertontonkan ke publik: panji-panji dikibarkan, poster-poster diangkat, baliho dibentangkan, dsb. Orator berdiri dan berorasi di atas mobil komando (mobil *pick-up* yang berisi perangkat pengeras suara dan berada di depan barisan massa). Pada saat orator tidak sedang berbicara, mobil komando memperdengarkan lagu-lagu yang menyuarakan kepentingan dan perjuangan para pekerja. Sesaat sebelum *longmarch* dimulai, Jl. MH Thamrin dari dan menuju Bundaran HI tampak lengang.



Gambar 4.20 Konsentrasi massa aksi di depan mulut Jl. Kebon Kacang
Sumber: Dokumentasi pribadi

Massa mulai melakukan *longmarch* sekitar pukul 10.00. *Longmarch* dimulai dengan dinyanyikannya lagu kebangsaan Indonesia Raya oleh mobil komando dan massa utama. Massa mulai bergerak ke arah Istana Merdeka melalui Jl. MH Thamrin. Di barisan terdepan massa terdapat ambulans dan diikuti berturut-turut oleh mobil komando, barisan *bunker*, baliho, serta massa *longmarch*. Sepanjang perjalanan mobil komando terus menerus mengumandangkan lagu-lagu perjuangan kelompok pekerja. Beberapa peserta *longmarch* juga membunyikan alat musik mereka (drum, simbel, dsb).

Massa aksi memakai seluruh ruas Jl. MH Thamrin arah Istana Merdeka, termasuk ruas jalur khusus bus (*busway*). Pada saat-saat tertentu massa memberi kesempatan bus Transjakarta untuk lewat dan pada saat-saat lain tidak. Kendaraan umum dan pribadi lain mengantre bersama bus Transjakarta di jalur khusus bus.



Gambar 4.21 Mobil komando, barisan *bunker*, baliho, dan massa *longmarch* pada massa aksi
Sumber: Dokumentasi pribadi

Sekitar pukul 10.15, massa yang berbeda melintas dari arah Monas menuju Bundaran HI. Mereka mengendarai motor dengan atribut lengkap (helm dan

jaket), menghidupkan lampu motornya, dan membunyikan klakson putus-putus secara terus menerus. Mereka juga mengenakan atribut identitas (jaket, ikat kepala, dsb) serta membawa media propaganda (panji-panji). Pada detik-detik pertama massa bersepeda motor hanya menggunakan ruas jalur cepat, namun pada menit-menit selanjutnya mereka juga menggunakan ruas jalur lambat. Kendaraan yang melintas mengantre di belakang massa bersepeda motor. Selama beberapa menit kedua ruas Jl. MH Thamrin dipenuhi oleh kedua massa *longmarch*.



Gambar 4.22 Massa aksi memenuhi kedua lajur Jl. MH Thamrin dan kendaraan yang mengantre di belakang massa aksi
Sumber: Dokumentasi pribadi

Massa *longmarch* terdiri dari beberapa gelombang yang terdiri dari gabungan beberapa serikat pekerja. Di depan setiap gelombang massa terdapat baliho yang dibentangkan, baliho tersebut menyuarakan tuntutan yang serupa namun dengan penekanan berbeda. Beberapa gelombang massa juga memiliki mobil komando tersendiri.



Gambar 4.23 Jeda antar gelombang massa berisi baliho yang dibentangkan serta mobil komando
Sumber: Dokumentasi pribadi

Beberapa saat setelah massa *longmarch* bergerak dari Bundaran HI, pihak-pihak selain massa aksi juga bergerak. Sebagian dari mereka bergerak beriringan

dengan massa aksi dan sebagian lain berusaha mendahuluinya. Sebagian dari mereka bergerak di trotoar dan ruas jalan pinggir trotoar. Sebagian lainnya bergerak di ruas jalur khusus bus. Mereka berjalan kaki, menggunakan kendaraan roda dua, menggunakan kendaraan roda empat, dll.



Gambar 4.24 Pihak selain massa aksi yang bergerak di trotoar dan ruas jalan pinggir trotoar
Sumber: Dokumentasi pribadi

Orang-orang yang mengabadikan jalannya aksi banyak menggunakan jembatan penyeberangan orang (JPO) sebagai tempat mengambil gambar. Secara umum, saya tidak dapat membedakan orang-orang yang mengamati jalannya aksi dari trotoar dan JPO; apakah mereka bagian dari massa aksi ataukah masyarakat umum.



Gambar 4.25 Orang-orang yang mengabadikan jalannya aksi dari jembatan penyeberangan orang
Sumber: Dokumentasi pribadi

Massa *longmarch* tiba depan gedung Bank Indonesia di ujung Jl. MH Thamrin sekitar pukul 11.00. Barisan terdepan massa kemudian berhenti dan memberi waktu kepada barisan massa di belakang mereka untuk merapat. Orator kemudian berorasi singkat dan menegaskan kembali tekad massa untuk 'mengepung Istana'. Mobil komando dan massa kemudian kembali

mengumandangkan lagu kebangsaan Indonesia Raya sebelum bergerak memasuki Jl. Medan Merdeka Barat.



Gambar 4.26 Massa aksi merapatkan barisan di belakang lampu pengatur lalu lintas di dekat Bank Indonesia

Sumber: Dokumentasi pribadi

Massa tiba di Kantor Pusat RRI sekitar pukul 11.30. Barisan *bunker* membentuk formasi di depan barisan polisi yang berjaga di gerbang Kantor Pusat RRI. Orator kemudian berorasi menyampaikan bahwa akan ada perwakilan massa yang melakukan siaran langsung di RRI menyuarakan kepentingan kelompok pekerja ke seluruh Indonesia. Perwakilan massa tersebut adalah anggota DPR Rieke Dyah Pitaloka serta beberapa aktivis LSM dan serikat pekerja. Sementara itu di persimpangan Jl. Medan Merdeka Barat dan Jl. Medan Merdeka Utara telah berbaris polisi yang menutup jalan.



Gambar 4.27 Orasi di depan kantor RRI mendukung perwakilan massa yang sedang melakukan siaran langsung

Sumber: Dokumentasi pribadi

Pada saat bersamaan, pedagang kaki lima serta pengamat dan wartawan menempati posisinya masing-masing di trotoar dan taman median jalan. Para pedagang kaki lima menandai teritorinya dengan memasang meja dan kursi.

Sebagian barisan massa aksi serta pengamat dan wartawan seketika menjadi cair dan menempati teritori pedagang kaki lima tersebut untuk makan dan minum.



Gambar 4.28 Taman median Jl. Medan Merdeka Barat yang dipenuhi massa aksi, pedagang, dan pihak-pihak lain

Sumber: Dokumentasi pribadi

Massa kembali bergerak kembali menuju Istana Merdeka sekitar pukul 12.30. Di ujung Jl. Medan Merdeka Timur massa yang bergerak di jalur kiri jalan terhambat barisan polisi yang berjaga. Saya tidak mengetahui apa yang terjadi sebelumnya, beberapa saat kemudian barisan *bunker* dan polisi melakukan aksi saling dorong. Aksi saling dorong tersebut terjadi satu kali selama sekitar 1-2 menit. Mobil ambulans berada di belakang barisan polisi sedangkan mobil komando berada di belakang barisan *bunker*. Beberapa massa aksi yang bukan merupakan barisan *bunker* beserta pengamat dan wartawan bebas berada di sekitar barisan *bunker* dan polisi (trotoar, ruas jalan, dan taman median jalan).



Gambar 4.29 Aksi saling dorong antara barisan *bunker* dan polisi serta massa aksi yang berada di taman median jalan saat aksi saling dorong terjadi

Sumber: Dokumentasi pribadi

Setelah aksi saling dorong selesai, barisan *bunker* mengambil posisi duduk di depan barisan polisi. Perwakilan massa aksi kemudian berbicara dengan perwakilan polisi dan beberapa saat kemudian barisan polisi mencair. Mobil komando kemudian menginstruksikan massa aksi untuk bergerak menuju Istana melalui lajur kanan/lajur arah Jl. MH Thamrin (yang tidak dijaga polisi). Massa aksi juga bergerak melalui taman median jalan. Mobil komando dan barisan *bunker* sendiri kemudian bergerak menuju Istana melalui lajur kiri/lajur arah Jl. Medan Merdeka Utara yang sebelumnya dijaga barisan polisi.



Gambar 4.30 Massa aksi bergerak di taman median jalan menuju Istana Merdeka
Sumber: Dokumentasi pribadi

Mobil komando menempati posisinya di depan Istana Merdeka sekitar pukul 12.45 dan menginstruksikan massa aksi untuk mengisi Jl. Medan Merdeka Utara menghadap Istana Merdeka. Di depan Istana Merdeka telah berbaris polisi dan telah dipasang kawat berduri.

Beberapa saat kemudian beberapa massa aksi membakar keranda ‘matinya keadilan’ dan ban-ban bekas di dekat mobil komando. Orator di mobil komando menyatakan bahwa pembakaran tersebut tidak dilakukan oleh serikat pekerja dan mengingatkan massa aksi agar tidak terpengaruh aksi provokator. Beberapa orang polisi berusaha memadamkan api menggunakan pemadam api portabel. Setelah api berhasil dipadamkan, Polisi Anti Huru-Hara datang dan menempati posisinya di belakang kawat berduri dengan diiringi sahutan “huu..” dari massa aksi. Kapolda DKI Jakarta juga melakukan jumpa pers singkat serta menyatakan bahwa keadaan aman dan terkendali.



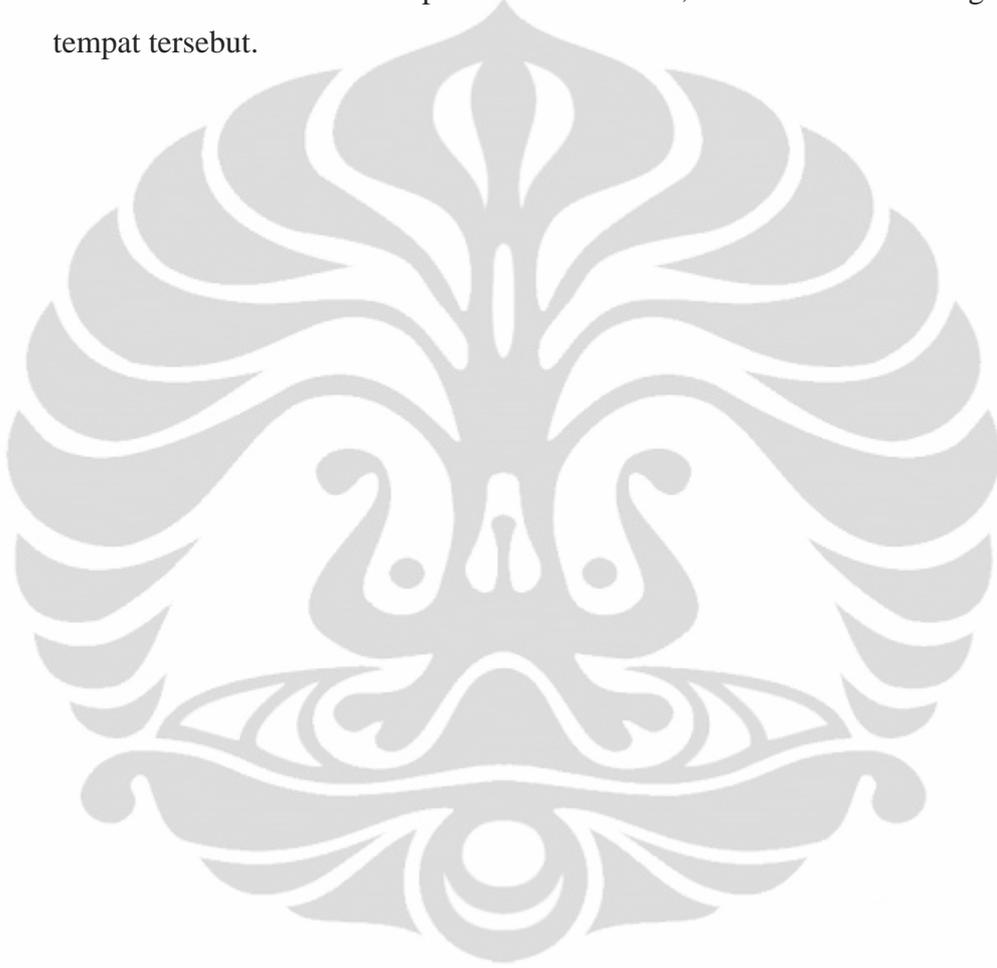
Gambar 4.31 Suasana di depan Istana Merdeka saat aksi berlangsung
Sumber: Dokumentasi pribadi

Orator kemudian melakukan orasinya setelah sebelumnya dikumandangkan kembali lagu kebangsaan Indonesia Raya oleh mobil komando dan massa aksi. Orasi dilakukan bergantian oleh politisi serta aktivis LSM dan serikat pekerja. Massa aksi berbaris di Jl. Medan Merdeka Utara di samping timur mobil komando. Di celukan pintu masuk Monumen Nasional, massa aksi terlihat lebih cair. Di tempat tersebut juga terdapat pihak-pihak selain massa aksi, termasuk beberapa kru media yang sedang melakukan wawancara. Pada saat yang sama di beberapa titik sepanjang Jl. Medan Merdeka Utara yang agak jauh dari mobil komando banyak massa aksi yang duduk-duduk di trotoar dan taman median jalan.



Gambar 4.32 Massa aksi dan pihak-pihak selain massa aksi yang berada di celukan pintu masuk Monumen Nasional
Sumber: Dokumentasi pribadi

Beberapa slogan yang diteriakkan oleh orator selama aksi antara lain adalah: “Ayo lawan, hidup buruh!” dan “Upah, Tanah, Kerja”. Beberapa poster dan baliho menyuarakan tuntutan pemberian jaminan sosial kepada pekerja dan segera diundangkannya RUU Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS). Selama massa melakukan aksi di depan Istana Merdeka, Presiden tidak sedang berada di tempat tersebut.





Gambar 4.33 Skema pergerakan massa aksi

Keterangan:

1. Bundaran HI, 2. Hotel Indonesia Kempinsky, 3. Hotel Mandarin Oriental, 4. Gedung Bank Indonesia, 5. Kantor Pusat RRI, 6. Istana Merdeka
- A. Jl. MH Thamrin, B Jl. Medan Merdeka Barat, C. Jl. Jl. Medan Merdeka Utara

Sumber: <http://maps.google.com> (telah diolah kembali)

4.2.2.2 Perilaku Peserta Kegiatan

Massa aksi mulai bergerak dari Bundaran HI pukul 10.00, kemudian menempuh perjalanan sekitar 2,5 km dan sampai di depan Kantor Pusat RRI pada pukul 11.30. Dengan demikian kecepatan rata-rata massa aksi adalah sekitar 1,7 km/jam, di bawah kecepatan orang-orang berjalan normal yaitu 4 km/jam.

Setiap kelompok massa aksi menggunakan atribut yang menunjukkan identitasnya serta membedakannya dari kelompok massa lain. Atribut tersebut berupa baju yang seragam, jaket, ikat kepala, panji/bendera, dsb. Beberapa atribut tersebut terlihat biasa (tidak terlihat aneh bila dikenakan sehari-hari) dan beberapa lainnya terlihat tidak biasa. Massa juga membawa media propaganda dalam berbagai bentuk: poster, baliho, poster yang digantungkan di tubuh, dll.



Gambar 4.34 Berbagai pakaian dan atribut massa aksi
Sumber: Dokumentasi pribadi

Massa aksi berinteraksi dengan masyarakat umum dalam berbagai bentuk, mulai dari disaksikannya aksi tersebut oleh masyarakat hingga terjadinya transaksi antara massa aksi dan pedagang kaki lima.



Gambar 4.35 Berbagai pihak yang terlibat dalam aksi
Sumber: Dokumentasi pribadi

Pada seluruh gambar diatas terlihat berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya pada saat Aksi Hari Buruh 2011 berlangsung: pria/wanita, tua/muda, polisi, pedagang asongan, pengemudi sepeda motor, supir bus Transjakarta, penumpang bus Transjakarta, wartawan, dsb.

Pada gambar kiri dan kanan atas terlihat massa aksi dan para pedagang asongan yang saya asumsikan membentuk simbiosis mutualisme. Pada gambar kiri tengah terlihat pedagang asongan yang ikut bergerak mengikuti massa aksi. Mereka sebelumnya menggelar dagangannya di sekitar Bundaran HI. Setelah massa aksi sampai di Jl. Medan Merdeka Barat, para pedagang asongan tersebut

menggelar dagangannya di taman median Jl. Medan Merdeka Barat. Pada gambar kanan tengah terlihat pengendara sepeda motor yang melihat ke arah massa aksi. Pada gambar yang sama juga terlihat bus Transjakarta yang berada sangat dekat dengan massa aksi. Pada gambar kiri bawah terlihat masyarakat dan sebagian massa aksi yang mengabadikan jalannya aksi. Sedangkan pada gambar kanan bawah terlihat barisan polisi yang memagari pergerakan massa aksi.

Selama berjalan kaki, massa aksi mendapatkan keamanannya (*safety*) melalui beberapa cara. Pertama, melalui jumlah massa aksi yang banyak. Jumlah yang banyak tersebut membuat hampir tertutup kemungkinan penggunaan jalan raya oleh pihak dan untuk kepentingan lain. Kedua, melalui pengaturan lalu lintas oleh polisi. Di beberapa persimpangan polisi menutup/mengalihkan arus lalu lintas sehingga tidak terjadi konflik dengan massa aksi.

Di sepanjang rute aksi massa memfungsikan beberapa titik untuk hal-hal yang mendukung berjalannya aksi. Sebagai contoh, massa aksi memfungsikan persimpangan jalan sebagai tempat merapatkan barisan, pelebaran jalan sebagai tempat orasi, serta JPO sebagai tempat mengabadikan jalannya aksi, dll. Massa aksi juga memfungsikan beberapa tempat untuk beristirahat, seperti trotoar dan taman median jalan.

4.2.2 Kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor

4.2.3.1 Kronologi Kegiatan dan *Setting* Jalan Raya

Kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) adalah kegiatan dimana kendaraan bermotor tidak diperbolehkan melewati jalan raya tertentu. Di Jakarta kegiatan HBKB salah satunya dilaksanakan di Jl. MH Thamrin dan Jl. Jenderal Sudirman pada pekan kedua dan keempat setiap bulannya. Pada setiap pelaksanaannya, kendaraan bermotor selain bus Transjakarta tidak diperbolehkan melewati kedua ruas jalan tersebut dari pukul 06.00 hingga 12.00. Kegiatan ini terbuka untuk pihak-pihak yang ingin berpartisipasi dalam kegiatan ini dalam bentuk jalan kaki, bersepeda, ataupun berolahraga santai. Sedangkan untuk pihak-pihak yang ingin berpartisipasi dalam bentuk membuka *stand*/lapak, menggelar pertunjukan, dsb, kemungkinan mereka harus meminta izin pada penanggung jawab kegiatan ini.

Saya memulai pengamatan dari mulut Jl. Pintu Satu Senayan di Jl. Jenderal Sudirman. Dari jalan ini banyak pengendara sepeda dan pejalan kaki yang memasuki jalur cepat Jl. Jenderal Sudirman. Di Jl. Jenderal Sudirman, HBKB hanya dilaksanakan di jalur cepat. Polisi mengatur lalu lintas penyeberangan pengendara sepeda dan pejalan kaki melewati jalur lambat.



Gambar 4.36 Penyeberangan pengendara sepeda dan pejalan kaki di jalur lambat Jl. Jenderal Sudirman

Sumber: Dokumentasi pribadi

Di taman median antara jalur cepat dan lambat di daerah ini banyak terdapat pedagang kaki lima. Konsentrasi keberadaan mereka ada di sekitar sepanjang 50 m dari mulut Jl. Pintu Satu Senayan ke utara. Konsentrasi pedagang kaki lima selanjutnya ada di sekitar jembatan Semanggi. Di daerah ini juga banyak pengendara sepeda yang duduk-duduk. Pedagang kaki lima dan pengendara sepeda menempati taman jembatan Semanggi. Sepeda diparkir di pinggir jalan dan di taman. Konsentrasi pengendara sepeda yang lebih signifikan terdapat di sekitar pos polisi.



Gambar 4.37 Pedagang kaki lima dan pengendara sepeda di taman jembatan Semanggi

Sumber: Dokumentasi pribadi

Di Jl. Jenderal Sudirman, seluruh ruas jalur cepat digunakan oleh pengendara sepeda. Sebagian kecil pengendara sepeda juga menggunakan jalur lambat. Beberapa pejalan kaki menggunakan trotoar di samping jalur lambat. Beberapa orang juga menggunakan trotoar untuk berolahraga ringan dan bermain.



Gambar 4.38 Penggunaan trotoar untuk berolahraga ringan dan bermain
Sumber: Dokumentasi pribadi

Di jembatan Sudirman/Dukuh Atas yang merupakan batas antara Jl. Jenderal Sudirman dan Jl. MH Thamrin, jalur cepat dan lambat menyatu. Kendaraan bermotor tidak dapat memasuki Jl. MH Thamrin. Di Jl. MH Thamrin kegiatan HBKB dilaksanakan di jalur cepat dan lambat. Di taman median jalur cepat dan lambat dekat patung Jenderal Sudirman, terdapat konsentrasi pedagang kaki lima dan pengendara sepeda yang duduk-duduk. Namun, konsentrasi ini tidak seramai konsentrasi di sekitar jembatan Semanggi dan mulut Jl. Pintu Satu Senayan.

Di Jl. MH Thamrin antara jembatan Sudirman dan Bundaran HI terdapat beberapa kegiatan yang menimbulkan keramaian. Kegiatan-kegiatan tersebut berada di jalur lambat dan merapat ke trotoar. Penonton menonton dari trotoar dan jalur cepat. Pengendara sepeda memarkir sepedanya juga di trotoar dan jalur cepat. Berbeda dengan Jl. Jenderal Sudirman yang memiliki taman median, batas antara jalur cepat dan lambat di Jl. MH Thamrin hanyalah marka jalan. Salah satu pelaksana kegiatan juga memasang media propaganda raksasa di dekat kegiatannya.



Gambar 4.39 Beberapa kegiatan dan media propaganda di jalur lambat Jl. MH Thamrin antara jembatan Sudirman dan Bundaran HI
 Sumber: Dokumentasi pribadi

Di sekitar Bundaran HI banyak terdapat pedagang kaki lima dan pengendara sepeda yang beristirahat. Pedagang kaki lima menempati trotoar dan ruas jalan dekat trotoar. Pengendara sepeda duduk di kursi pedagang kaki lima di trotoar ataupun *lesehan* di trotoar dan jalan raya. Sepeda diparkir di ruas jalan dekat trotoar.



Gambar 4.40 Pedagang kaki lima serta parker sepeda di sekitar Bundaran HI
Sumber: Dokumentasi pribadi

Di ruas jalan dekat air mancur terdapat titik awal sebuah kuis bersepeda. Di mulut Jl. Diponegoro terdapat sebuah pos polisi bergerak (*mobile*). Di trotoar sebelah utara Bundaran HI terdapat titik berkumpul sebuah perkumpulan. Ruas jalan di sekitar Bundaran HI dipenuhi oleh orang-orang yang melakukan berbagai macam kegiatan.



Gambar 4.41 Perkumpulan sepeda onthel di trotoar utara Bundaran HI
Sumber: Dokumentasi pribadi

Di Jl. MH Thamrin, ruas jalan dibagi menjadi jalur pesepeda, jalur pejalan kaki, dan jalur khusus bus (*busway*). Jalur pejalan kaki selebar sekitar 1 jalur marka jalan berada di dekat jalur khusus bus, 4 jalur marka jalan lainnya merupakan jalur pesepeda. Pengaturan dilakukan oleh komunitas Bike to Work. Pejalan kaki lebih banyak berjalan kaki di jalur pejalan kaki dibanding di trotoar.

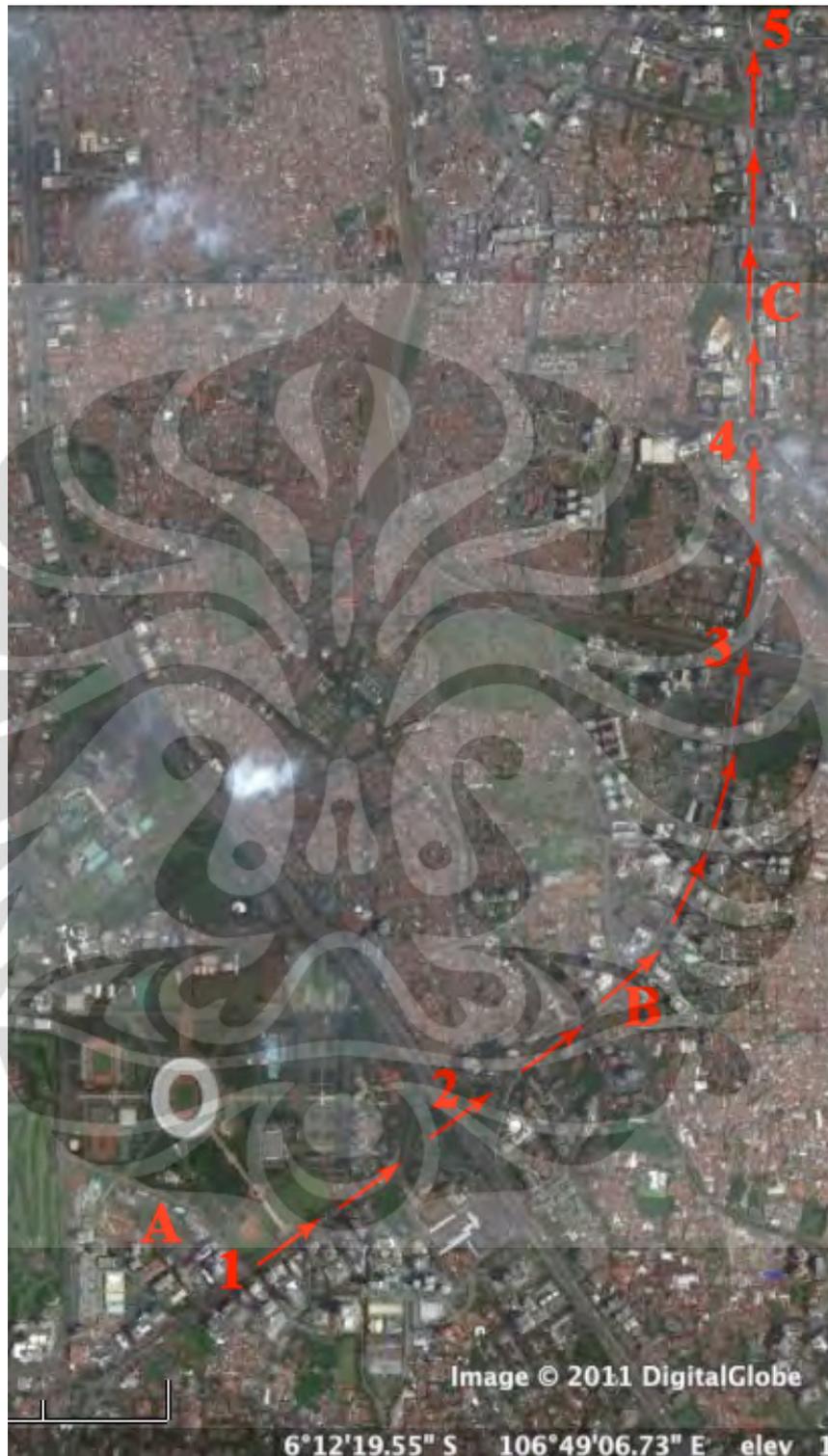


Gambar 4.42 Pengaturan jalur pesepeda dan pejalan kaki oleh komunitas Bike to Work
Sumber: Dokumentasi pribadi

Diantara Bundaran HI dan Monumen Nasional terdapat beberapa *stand* komersial dan panggung pertunjukan. *Stand* dan panggung tersebut berdiri di atas trotoar, sedangkan penontonnya berada di jalur lambat dan cepat. Di ujung Jl. MH Thamrin sebagian pesepeda berbalik arah menuju Bundaran HI kembali, sebagian lainnya berbaur dengan kendaraan menuju tempat lain, dan sebagian lainnya lagi menyeberang menuju Monumen Nasional.



Gambar 4.43 *Stand* dan panggung pertunjukan di Jl. MH Thamrin
Sumber: Dokumentasi pribadi



Gambar 4.44 Rute pengamatan kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor
Keterangan:

1. Mulut Jl. Pintu Satu Senayan, 2. Jembatan Semanggi, 3. Jembatan Sudirman, 4. Bundaran HI, 5. Monumen Nasional

A. Jl. Pintu Satu Senayan, B. Jl. Jenderal Sudirman, C. Jl. MH Thamrin

Sumber: <http://maps.google.com> (telah diolah kembali)

4.2.3.2 Perilaku Peserta Kegiatan

Pada kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor pejalan kaki bergerak dalam ritme yang berbeda-beda: santai, cepat, lari-lari kecil, dll. Saya mengamati sebagian besar pejalan kaki bergerak dengan santai, sebagian sambil mengobrol dan bercanda. Pesepeda juga bergerak dalam ritme yang berbeda-beda, sebagian besar bergerak dengan santai dan berkelompok/bergerombol.



Gambar 4.45 Berbagai atribut peserta kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor
Sumber: Dokumentasi pribadi

Sebagian besar peserta kegiatan HBKB menggunakan pakaian santai/olahraga yang tidak terlihat aneh bila dikenakan sehari-hari. Sementara itu, sebagian kecil peserta kegiatan HBKB menggunakan atribut yang unik, berupa pakaian, aksesoris sepeda, dll. Sebagian atribut tersebut merupakan identitas kelompok.



Gambar 4.46 Berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya saat kegiatan HBKB
Sumber: Dokumentasi pribadi

Berbagai pihak yang terlibat dalam kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor saling berinteraksi satu sama lain dalam berbagai bentuk, mulai dari transaksi jual beli hingga pertunjukan bakat. Pada seluruh gambar diatas terlihat berbagai jenis anggota masyarakat yang berada di jalan raya pada saat kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor berlangsung: pria/wanita, tua/muda, polisi, pedagang asongan, pengemudi sepeda, pejalan kaki, staf pemasaran perusahaan, anggota komunitas, dsb.

Pada gambar kiri atas terlihat pengendara sepeda dan para pedagang asongan yang saya asumsikan membentuk simbiosis mutualisme. Pada gambar kanan atas terlihat polisi yang berada di pos menjaga berjalannya kegiatan HBKB. Pada gambar kiri dan kanan tengah serta kiri bawah terlihat beberapa orang yang mempertunjukkan sesuatu dan ditonton oleh orang-orang di sekitarnya. Pada

gambar kanan bawah terlihat anggota komunitas Bike to Work yang mengatur lalu lintas pesepeda dan pejalan kaki.

Selama bergerak, pesepeda dan pejalan kaki mendapatkan keamanannya (*safety*) melalui beberapa cara. Pertama, melalui penutupan jalan secara penuh untuk kendaraan bermotor yang memiliki kecepatan jauh lebih cepat dibanding pesepeda dan pejalan kaki. Di beberapa titik masuk Jl. MH Thamrin dan Jl. Jenderal Sudirman polisi berjaga untuk mencegah kendaraan memasuki kedua jalan raya tersebut. Kedua, melalui pengaturan jalur oleh komunitas Bike to Work. Komunitas tersebut mengatur agar pesepeda tidak memasuki jalur pejalan kaki. Ketiga, melalui pengaturan lalu lintas oleh polisi. Di beberapa persimpangan polisi menjaga arus lalu lintas sehingga tidak terjadi konflik dengan massa aksi.

Di sepanjang jalan raya peserta kegiatan HBKB memfungsikan beberapa titik untuk hal-hal yang mendukung berjalannya kegiatan tersebut. Sebagai contoh, peserta memfungsikan taman median jalan di mulut Jl. Pintu Satu Senayan, jembatan Semanggi, dan Bundaran HI sebagai tempat beristirahat, Bundaran HI sebagai titik konsentrasi kegiatan, dll.

4.3 Kesimpulan Studi Kasus

4.3.1 Karakteristik Jalan Raya

Secara umum jalan-jalan raya yang dibahas di skripsi ini memiliki semua karakteristik umum jalan raya sebagai ruang interaksi simbolik. Namun, tidak semua karakteristik spesifik di sub-bab 2.2 dimiliki oleh jalan-jalan raya tersebut.

Tabel 4.1 Kesimpulan karakteristik jalan raya

Karakteristik jalan raya	Beberapa jalan raya di Bandung	Jl. MH Thamrin, Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Medan Merdeka Barat, dan Jl. Medan Merdeka Utara, Jakarta
Akses jalan raya		
Citra solid-void kota	Void jalan raya menjadi figur dan solid ruang perkotaan menjadi latar	Void jalan raya sama dominannya dengan solid ruang perkotaan

Akses dengan kendaraan umum	Angkutan regional (kereta komuter Bandung & bus Damri); angkutan lokal (angkutan kota)	Angkutan regional (KRL Jabodetabek dan bus kota); angkutan lokal (Transjakarta dan bus kota)
Transparansi lingkung bangun sekitar	<i>Setback</i> bangunan yang relatif pendek; penggunaan bukaan yang besar; penggunaan ekstensi ruang dalam ke ruang luar	Penggunaan material transparan; penggunaan ekstensi ruang dalam ke ruang luar
Makna jalan raya		
Karakter fisik khas	Beragam/tidak spesifik	Lebar dan memiliki bangunan-bangunan tinggi di sepanjangnya
Karakter fungsi khas	Beragam/tidak spesifik	Lokasi kantor pusat institusi-institusi penting
Kekontrasan	Tidak kontras dengan jalan raya di sekitarnya	Kontras dengan jalan raya di sekitarnya
Awal dan akhir	Tidak jelas; ada awal dan akhir rute pawai	Jelas (Patung Api Tak Kunjung Padam, jembatan Sudirman, Bundaran Indosat); ada awal dan akhir rute aksi/kegiatan
Konstruksi fisik	Tidak berlubang ataupun bergelombang selain jalan berbatu alam (Jl. Braga); tidak terdapat genangan air; terdapat penerangan dari lampu-lampu jalan dan bangunan	Tidak berlubang ataupun bergelombang; tidak terdapat genangan air
Fungsi jalan raya	Rute kendaraan umum; garis batas administratif	Rute kendaraan umum; garis batas administratif; koridor utama jaringan tetap tertutup (jaringan fiber optik)
Sejarah jalan raya	Bagian dari Jalan Raya Pos; jalan raya tempat berosiasi bangsa Belanda	Bagian dari poros utama Segitiga Emas Jakarta

Dalam hal akses jalan raya, semua jalan raya yang dibahas memiliki akses melalui kendaraan umum dan tingkat transparansi/keterbukaan tertentu dari

lingkung bangun sekitar. Namun, beberapa jalan raya di Bandung dan jalan raya di Jakarta berbeda dalam hal citra solid-void kotanya. Sebelumnya telah dibahas bahwa ukuran void jalan raya yang proporsional terhadap solid ruang perkotaan di sekitarnya membuat jalan raya menjadi media komunikasi dari ruang-ruang perkotaan di sekitarnya. Dengan demikian jalan raya tersebut mudah diakses dari ruang-ruang perkotaan tersebut. Dalam kasus jalan-jalan raya di Jakarta, kemungkinan ia adalah ruang publik yang tidak diakses *hanya* dari ruang perkotaan di sekitarnya, tetapi juga dari ruang perkotaan yang jauh darinya. Hal tersebut didukung oleh adanya beberapa titik pemberhentian angkutan regional seperti stasiun KRL Jabodetabek di dekatnya.

Dalam hal makna jalan raya, semua jalan raya yang dibahas memiliki konstruksi fisik yang baik, fungsi garis *datum* yang beragam, serta sejarah yang kaya dan panjang. Namun, beberapa jalan raya di Bandung dan jalan raya di Jakarta berbeda dalam hal karakter fisik, karakter fungsi, kekontrasannya, serta adanya awal dan akhir yang jelas. Jalan-jalan raya di Bandung tidak memiliki titik awal dan akhir yang jelas, namun nampaknya fungsi awal dan akhir tersebut disubstitusi oleh awal dan akhir rute pawai. Saya berpendapat bahwa kekontrasan memang bukan salah satu karakteristik jalan raya sebagai ruang interaksi simbolik masyarakat. Jalan raya yang tidak kontras dengan jalan-jalan raya di sekitarnya membuat ia menjadi representasi dari jalan-jalan raya di sekitarnya. Sebaliknya, jalan raya yang kontras dengan jalan-jalan raya di sekitarnya membuat ia menjadi *landmark*. Baik sifat representatif maupun *landmark* dapat memperkuat makna jalan-jalan raya tersebut.

4.3.2 Perilaku Peserta Kegiatan

Peserta ketiga kegiatan yang dibahas sama-sama mendapatkan keamanan fisiknya (*safety*) dan menggunakan tempat-tempat spesifik yang mendukung berlangsungnya kegiatan. Namun, peserta ketiga kegiatan tersebut berbeda dalam hal dominasi pejalan kaki dan penampilan. Di kegiatan Pawai Obor dan Aksi Hari Buruh, saya berpendapat sebagian besar pesertanya tidak tampil sebagaimana dia adanya, sedangkan di kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor banyak pesertanya yang tampil sebagaimana dia adanya. Peserta Pawai Obor dan Aksi

Hari Buruh tampil dengan penampilan yang nampaknya ditujukan untuk terlihat unik dan berbeda. Penampilan seperti itu justru semakin memicu pemaknaan yang beragam.

Tabel 4.2 Kesimpulan perilaku peserta kegiatan

Perilaku Peserta	Pawai Obor Bandung Lautan Api 2011	Aksi Hari Buruh 2011	Kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor
Keberadaan orang-orang yang berjalan kaki dengan santai	Dominan	Dominan	Tidak dominan; pesepeda lebih mendominasi
Keberadaan orang-orang yang tampil sebagaimana dia adanya	Hampir tidak ada	Tidak dominan	Dominan
Keamanan pejalan kaki	Pengaturan lalu lintas oleh polisi dan panitia; jumlah rombongan pawai yang dominan	Jumlah masa aksi yang dominan; pengaturan lalu lintas oleh polisi	Penutupan jalan untuk kendaraan bermotor; pengaturan jalur oleh komunitas Bike to Work; pengaturan lalu lintas oleh polisi
Pemfungsian tempat-tempat yang mendukung berjalannya kegiatan	Persimpangan jalan sebagai tempat merapatkan barisan; bawah jembatan sebagai tempat mengganti obor; dll	Persimpangan jalan sebagai tempat merapatkan barisan; pelebaran jalan sebagai tempat orasi; trotoar dan taman median jalan sebagai tempat beristirahat; dll	Taman median jalan, jembatan Semanggi, dan Bundaran HI sebagai tempat beristirahat; Bundaran HI sebagai titik konsentrasi kegiatan; dll

Di ketiga kegiatan yang dibahas terdapat orang-orang yang berjalan kaki. Pada Pawai Obor dan Aksi Hari Buruh jumlah orang-orang yang berjalan kaki cukup dominan, sedangkan pada kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor jumlah pengendara sepeda lebih dominan daripada jumlah pejalan kaki. Saya berpendapat bahwa hal yang esensial adalah laju pergerakan manusia. Seperti telah dibahas sebelumnya, pergerakan manusia secara lambat memungkinkan ia

untuk mengeksplorasi lingkungan sekitarnya dengan detail dan memberi makna terhadap detail-detail tersebut. Pergerakan manusia secara lambat dapat dilakukan dengan berjalan kaki ataupun bersepeda dengan santai.



BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pembahasan di bab 2, 3, dan 4, saya menarik beberapa kesimpulan terkait makna tindakan manusia, ‘permainan’ simbol dalam suatu kegiatan, interaksi simbolik di jalan raya, keragaman tindakan di jalan raya, hubungan antara jumlah manusia dan keragaman tindakan, serta kaitan antara ruang interaksi simbolik dengan ruang publik.

Makna pada setiap tindakan dan kegiatan

Berdasarkan perspektif interaksionisme simbolik, manusia memiliki makna tertentu atas apa yang ia lakukan. Manusia juga memberikan makna pada setiap hal yang ia temui. Dengan demikian, masyarakat memiliki makna atas tindakan dan kegiatan yang ia lakukan dan saya amati di jalan raya. Saya juga memberikan makna pada tindakan dan kegiatan tersebut. Makna versi masyarakat dan versi saya dapat berbeda.

‘Permainan’ simbol yang sama dalam kegiatan-kegiatan yang berbeda

Dengan menggunakan perspektif interaksionisme simbolik, dapat dipahami mengapa dalam kegiatan-kegiatan yang saya amati terdapat nuansa/suasana yang sama (publik/umum, ekspresif, beragam, ramai, dll) walaupun kegiatannya berbeda.

Manusia menciptakan dan menggunakan simbol serta bertindak dan berinteraksi sosial atas dasar simbol-simbol tersebut. Interaksi sosial tersebut kemudian membentuk struktur sosial. Secara umum, Pawai Obor Bandung Lautan Api 2011 adalah ekspresi dari masyarakat yang mengenang kejadian bersejarah. Aksi Hari Buruh 2011 adalah ekspresi dari kelas pekerja yang menyuarakan pendapatnya. Sedangkan kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor adalah ekspresi dari masyarakat perkotaan yang berolahraga dan berekreasi. Walaupun ketiganya adalah ekspresi dari struktur sosial yang berbeda, namun kesemuanya menggunakan ‘permainan’ simbol dalam pembentukannya. Ekspresi dari permainan simbol tersebut dapat berupa pakaian, atribut, tindakan, dll. Ekspresi

dari permainan simbol tersebutlah yang saya tangkap sebagai nuansa umum, ekspresif, beragam, ramai, dll.

Interaksi simbolik di dan terhadap jalan raya

Seperti telah dibahas sebelumnya, manusia memberikan makna pada dan membuat simbol dari setiap hal yang ia temui. Dengan demikian, interaksi simbolik manusia tidak terbatas pada ruang tertentu. Di bab 3 telah dipaparkan beberapa kegiatan/*event* berisi tindakan-tindakan interaksi simbolik masyarakat yang terjadi di berbagai macam lingkungan bangun. Dengan demikian, manusia tentunya juga dapat melakukan interaksi simbolik di jalan raya.

Secara umum jalan-jalan raya yang dibahas di skripsi ini memiliki semua karakteristik umum jalan raya sebagai ruang interaksi simbolik. Kepemilikan karakteristik tersebut menyebabkan kegiatan/*event* yang berisi tindakan-tindakan interaksi simbolik dapat berlangsung di jalan-jalan raya tersebut. Namun, tidak semua karakteristik spesifik di sub-bab 2.2 dimiliki oleh jalan-jalan raya tersebut. Penjelasan lebih lanjut mengenai hal ini telah dibahas di sub-bab 4.3.

Keragaman tindakan di dan terhadap jalan raya

Kemampuan manusia memberi makna dan menciptakan simbol menyebabkan ia dapat menciptakan tindakan yang beragam. Seperti telah dibahas sebelumnya, simbol yang ia ciptakan dari suatu hal bergantung pada interaksinya terhadap hal tersebut dan hal-hal lain yang pernah ia temui. Dengan demikian, ia juga dapat bertindak terhadap benda fisik dan lingkungan bangun secara beragam.

Pemahaman tersebut membantu kita untuk memahami bagaimana jalan-jalan raya yang telah dibahas digunakan secara berbeda pada saat berlangsung kegiatan dan pada waktu sehari-hari. Pemahaman tersebut juga membantu kita untuk memahami bagaimana Jl. MH Thamrin – Jl. Jenderal Sudirman digunakan secara berbeda pada kegiatan yang berbeda (Aksi Hari Buruh 2011 dan kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor). Di bab 4 telah dipaparkan seperti apa penggunaan jalan-jalan raya yang saya amati sebagai *setting* kegiatan.

Hubungan antara jumlah manusia dan keragaman tindakan

Mengingat bahwa manusia dapat membuat simbol serta bertindak unik dan beragam, maka secara logis jumlah manusia berbanding lurus dengan kemungkinan keunikan dan keragaman tindakan yang ada. Kegiatan Aksi Hari Buruh 2011 adalah kegiatan dengan tindakan masyarakat yang paling beragam, unik, dan layak dikenang (*memorable*). Tindakan-tindakan masyarakat di kegiatan tersebut, termasuk tindakan di dan terhadap jalan raya, banyak yang saya anggap acak (*random*) dan sulit saya pahami motivasi pelakunya. Tindakan-tindakan tersebut juga banyak yang bertentangan dengan norma sehari-hari yang saya pahami, seperti: sepeda motor yang berjalan di jalur cepat, jalur khusus bus, dan trotoar, pedagang kaki lima yang secara sesaat memiliki teritori di taman median jalan, dll.

Mengingat Aksi Hari Buruh 2011 adalah kegiatan dengan jumlah peserta paling banyak dibanding dua kegiatan lain yang saya amati, saya menyimpulkan bahwa jumlah peserta suatu kegiatan di jalan raya berbanding lurus dengan beragamnya tindakan peserta tersebut terhadap jalan raya. Dengan demikian, tindakan yang muncul di jalan raya yang menampung banyak orang cenderung lebih beragam dibanding tindakan yang muncul di jalan raya yang menampung sedikit orang.

Ruang interaksi simbolik sebagai ruang publik

Yang menarik, perspektif interaksionisme simbolik membantu kita untuk memahami keragaman serta keunikan tindakan masyarakat di dan terhadap ruang publik. Perspektif ini juga membantu kita untuk memahami proses pembentukan ruang publik. Sebagai contoh, pemaknaan yang beragam oleh masyarakat dapat menyebabkan adanya berbagai macam kepentingan terekspresikan dan kegiatan terlaksana di suatu ruang. Ruang tersebut menjadi ruang publik, yang Stephen Carr, dkk, (1992) sebutkan dalam buku *Public Space* sebagai “panggung dimana drama kehidupan komunal terjadi”.

Interaksi sosial adalah salah satu tindakan interaksi simbolik. Ruang publik terbentuk dari adanya interaksi simbolik di dalamnya, sebagaimana definisi ruang publik yang disebutkan Ali Madanipour (1996) yaitu tempat dimana beberapa bentuk interaksi sosial oleh kelompok-kelompok besar manusia dapat terjadi.

Selain itu, proses penyesuaian makna dan tindakan antar manusia mengindikasikan adanya dampak yang dibawa antar satu dan lain orang. Hal tersebut menjelaskan pernyataan Ali Madanipour (1996) yang berpendapat bahwa alam publik dipahami sebagai kehadiran bersama dari manusia dan dampak yang mereka bawa satu sama lain.

Saran

Skripsi ini telah memaparkan bagaimana keunikan dan keragaman tindakan masyarakat di dan terhadap jalan raya dapat didekati dengan menggunakan perspektif interaksionisme simbolik. Saya berharap di masa depan akan ada skripsi lain yang mendekati tindakan masyarakat di dan terhadap lingkungan bangun lain dengan menggunakan perspektif-perspektif yang berlainan pula. Skripsi-skripsi tersebut dapat memberi pemahaman yang beragam dan saling melengkapi mengenai tindakan masyarakat di dan terhadap lingkungan bangun.

DAFTAR REFERENSI

- . Encyclopaedia Britannica Ultimate Reference Suite. Chicago: Encyclopaedia Britannica, 2010.
- Berman, Marshall. *All That is Solid Melts into Air*. New York: Penguin Book, 1982.
- Blumer, Herbert. *Symbolic Interactionism: Perspective and Method*. Berkeley: University of California Press, 1969.
- Bonnemaison, Sarah, dan Christine Macy, peny. *Festival Architecture*. London dan New York: Routledge, 2008.
- Carmona, Matthew, dkk. *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford dan Burlington: Architectural Press, 2003.
- Carmona, Matthew, dan Steve Tiesdell, peny. *Urban Design Reader*. Oxford: Elsevier, 2007.
- Carr, Stephen, dkk. *Environment and Behavior Series: Public Space*. New York: Press Syndicate of the University of Cambridge: 1992
- Jacobs, Allan B. *Great Streets*. Cambridge: MIT Press, 1993.
- Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.
- Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge dan London: MIT Press, 1960.
- Madanipour, Ali. *Design of Urban Space*. Chichester: John Wiley & Sons, 1996.
- Madanipour, Ali. *Public and Private Spaces of the City*. London dan New York: Routledge, 2003.
- Pusat Bahasa Depdiknas RI. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 2008.
- Ritzer, George, peny. *The Blackwell Encyclopedia of Sociology*. Malden: Blackwell Publishing, 2007.
- Ritzer, George, peny. *Encyclopedia of Social Theory, Volume II*. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2005.
- Ritzer, George, dan Barry Smart, peny. *Handbook of Social Theory*. Thousand Oaks: SAGE Publications: 2001

Ritzer, George. *Modern Sociological Theory, Seventh Edition*. New York: McGraw-Hill Higher Education, 2008.

Robson, Stuart. *The Kraton: Selected Essays on Javanese Courts*. Seattle: University of Washington Press, 2003.

Tobing, Jonathan Edmond M. *Fenomena Ruang Publik Temporer di Jalan Juanda Depok*. Skripsi Arsitektur FTUI, 2005.

Trancik, Roger. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1986.

Sarwono, Sarlito Wirawan. *Psikologi Sosial: Psikologi Kelompok dan Psikologi Terapan*. Jakarta: Balai Pustaka: 1999.

Watson, Donald, dkk, peny. *Time Saver Standards for Urban Design*. Massachussets: The McGraw-Hill Professional, 2003.

Referensi Internet

- "Transportasi Umum: Bandung".

<http://www.transportasiumum.com/category/pilih-kota/bandung> (23 Mei 2011)

- "Transportasi Umum: Jakarta".

<http://www.transportasiumum.com/category/pilih-kota/jakarta> (23 Mei 2011)

- "Weltevreden, Cikal Bakal Pusat Pemerintahan Jakarta Saat Ini".

<http://bandarjakarta.wordpress.com/2009/07/20/weltevreden-cikal-bakal-pusat-pemerintahan-jakarta-saat-ini/> (05 Juni 2011)

- "Wikipedia: Bandung Lautan Api".

http://id.wikipedia.org/wiki/Bandung_lautan_api (24 Mei 2011)

- "Wikipedia: International Worker's Day".

http://en.wikipedia.org/wiki/International_Workers%27_Day (05 Juni 2011)

- "Wikipedia: Jalan Braga". <http://id.wikipedia.org/wiki/Braga> (24 Mei 2011)

- "Wikipedia: Jalan Raya Pos". http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_raya_pos (24 Mei 2011)

- "Wikipedia: Konferensi Tingkat Tinggi Asia-Afrika".

<http://id.wikipedia.org/wiki/Bandung> (24 Mei 2011)

- "Wikipedia: Kota Bandung". <http://id.wikipedia.org/wiki/Bandung> (24 Mei 2011)

-. “Wikipedia: Poros Medan Merdeka-Thamrin-Sudirman”.

http://id.wikipedia.org/wiki/Poros_Medan_Merdeka-Thamrin-Sudirman (05 Juni 2011)

