



Government Academia  
**COMICOS 2017**  
Industry Civil Society  
Natural Environment

e - Proceeding  
**DEVELOPING KNOWLEDGE  
COMMUNITY**

*Quintuple Helix and Beyond*

Yogyakarta, 7-8 September 2017

<b>Daftar Isi</b>	
Halaman judul	i
Kata Pengantar Rektor Universitas Atma Jaya Yogyakarta	iii
Kata Pengantar Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik	iv
Kata Pengantar Ketua Panitia Penyelenggara COMICOS 2017	v
Kata Pengantar Yanuar Nugroho	vi
Kata Pengantar Hans Antlov	vii
Kata Pengantar Abdul Rokhim	viii
Daftar Isi	ix
<b>SUB TEMA INDUSTRI KREATIF DAN ENTERPRENEURSHIP</b>	<b>1</b>
<b>Distro Betawi: Wujud Eksistensi Orang Betawi Masa Kini</b>	<b>3</b>
<i>Haiimatusa'diah, M.Si.</i>	
<b>Perubahan Model Bisnis Travel di Era Ekonomi Digital (Conventional, Existing &amp; Future)</b>	<b>37</b>
<i>Christiany Judisha, S. Sos., MA., Ressi Dwiana, S.Sos, MA.</i>	
<b>Peranan Media Online Terhadap Perkembangan UMKM di Bekas Lokalisasi Dolly Surabaya</b>	<b>67</b>
<i>Ivan Ditya Fauzan, Piola Surya Anggreini, Ade Kusuma, S.Sos.M.Med.Kom</i>	
<b>Aktivitas Komunitas Bandung Creatif City Forum (BCCF) dalam Mengembangkan Industri Kreatif Di Kota Bandung</b>	<b>89</b>
<i>Dr. Iwan Koswara, Rizmiyati El Karimah, M.Si</i>	
<b>Hardwork Comparisons As Part Of The Work Ethic On The SMMes In Tasikmalaya, Cianjur, Cirebon</b>	<b>109</b>
<i>Hanny Hafjar, Diana Harding, Yus Dainain, Ahmad Gimny</i>	
<b>Konsep Triple Heliks dan syndrome Ketergantungan Pelaku UMKM</b>	<b>121</b>
<i>Dr. Dra. Mami Indaryani, MS., Kertati Sumekar, Suparoyo, Budi Gunawan</i>	

<b>Optimalisasi Tol Laut sebagai Alternatif Penunjang Kelancaran Pengangkutan Barang dan Jasa Guna Mendukung AEC</b>	<b>143</b>
<i>Dr. Efrida Ramawati Gultom, S.H., M.Hum., M.Kn.</i>	
<b>Potret Keluarga Indonesia di Media Sosial</b>	<b>169</b>
<i>Iribuana Tungga Dewi, M.Si.</i>	
<b>SUB TEMA INOVASI DALAM TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI</b>	<b>191</b>
<b>Knowledge Community in Innovation: Borderless Special Interest Group Co-Create Knowledge and Barrier</b>	<b>193</b>
<i>Nithia Kumar Kasava, M.Sc., MRAoS, Ika Devi Sulisyaningtyas, M.Si.</i>	
<b>Innovation of Communication of Activities of Leaders' Based on ICT in Public Organization (Case Study of the Diffusion of Innovation of Electronic Agenda in ANRI)</b>	<b>205</b>
<i>Tara Kharisma, S.I.Kom.</i>	
<b>Analisis Isi Kampanye Kandidat Gubernur Jakarta Periode Desember 2016- Februari 2017 pada Facebook dan Instagram</b>	<b>235</b>
<i>Mungky Diana Sari, M.I.K., Aigoath Putranto, M.I.K., Christiani Ajeng Riyanti, M.I.Kom.</i>	
<b>Komodifikasi dalam Fenomena Selebgram dan Bisnis Endorse Instagram</b>	<b>257</b>
<i>Maliyza Widyastuti, S.I.Kom.</i>	
<b>Adaptasi Praktik Jurnalisme Naratif di Media Digital: Mengemas Narasi Panjang dalam Format Digital</b>	<b>285</b>
<i>Formas Juitan Lase, S.Sos., M.I.Kom.</i>	

<b>SUB TEMA DINAMIKA MEDIA, BUDAYA, DAN MASYARAKAT</b>	<b>317</b>
<b>Dinamika Kelompok dalam Proses Komunikasi Organisasi Perhimpunan Perempuan Pekerja Seks Yogyakarta</b>	<b>319</b>
<i>Erwin Rasyid, S.I.Kom., M.Sc (Cand)</i>	
<b>Analisis Marxist Iklan PT. Freeport Indonesia</b>	<b>342</b>
<i>Fulan Purnama Sari, S.I.Kom., M.Si.</i>	
<b>Komunikasi Lingkungan pada Budaya Priangan "Nyacar Lembur"</b>	<b>357</b>
<i>Aat Ruchiat Nugraha, M.Si., Dr. Iriana Bakri</i>	
<b>Media Lokal dalam Memberitakan Korupsi (Analisis Framing Berita Korupsi Dana PERSIBA Bantul di Surat Kabar Kedaulatan Rakyat, Tribun Jogja, Harian Jogja, Bernas Jogja, dan Radar Jogja)</b>	<b>377</b>
<i>Olivia Lowi Framesā, M.A., Pupung Arifin, M.Si.</i>	
<b>Peran Media Massa dalam Perubahan Budaya dan Perilaku Masyarakat untuk Peduli dengan Konservasi Tumbuhan</b>	<b>415</b>
<i>Firia Rizki Wijaya, S.Sos., M.I.Kom.</i>	
<b>Radio Komunitas Jawa di Kota Medan: Dari Ekspresi Diri Ke Ajang Silaturahmi</b>	<b>431</b>
<i>Anggy Danak Sukmawati, M.A.</i>	
<b>Media Asing dan Perda Aceh: Pro Kontra Pemberitaan Hukum Cambuk Gay di Aceh</b>	<b>453</b>
<i>Roni Juliani, S.I.Kom., M.I.Kom.</i>	
<b>Kearifan Komunikasi Komunitas Adat Bayan dalam Perayaan Maulid Nabi di Kabupaten Lombok Utara</b>	<b>485</b>
<i>Dr. Kadri, M.Si.</i>	

<b>Strategi Media dalam Era Konvergensi</b>	<b>503</b>
<i>Sandi Jaya Saputra, S.I.Kom., MS.n, Drs. Sahat Sahala Tua Saragih, M.I.Kom.</i>	
<b>Berkota dan Menjalani Narasi Urban: Studi Kasus Revitalisasi Kawasan Malioboro</b>	<b>511</b>
<i>Gabriela Laras Dewi Swastika, S.I.Kom, M.A.</i>	
<b>Budaya Masyarakat Jaton Menjaga Kerukunan dengan Masyarakat Minahasa</b>	<b>549</b>
<i>Suzy Aseharia, MA., M.Phil.</i>	
<b>Analisis Pemberitaan Pemilihan Presiden Amerika Serikat Antara Donald Trump &amp; Hillary Clinton di Surat Kabar. (Studi Analisis Framing Pemberitaan Pemilihan Presiden Amerika Serikat Antara Donald Trump dan Hillary Clinton Surat Kabar Kompas, Surta Kabar Republika dan Surat Kabar Jawa Pos edisi 1 Oktober – 8 November 2016)</b>	<b>567</b>
<i>Dani Kurniawan, SI.Kom.</i>	
<b>Verifikasi Media: Cara Dewan Pers Memerangi Berita Palsu (Hoax)</b>	<b>577</b>
<i>Gumgum Gumilar, S.Sos., M.Si., Nunik Maharani Hartoyo, S.Sos., M.Comm&amp;MediaSt(Mon)., Justito Adiprasatio, S.Sos., M.A., M.Z. Ai Faqih</i>	
<b>Konsepsi Perempuan Indonesia dalam Refleksi Kritis</b>	<b>600</b>
<i>Anastasia Yuni Wiayaningrum, S.Sos., M.Med.Kom., Noveina Siiviyani Dugis, S.Sos., M.A.</i>	
<b>KAMPANYE POLITIK DI ERA 2.0 (Analisis Resepsi Pemilih Pemula Terhadap “Meme” sebagai Media Kampanye Politik Pemilihan Bupati Sumbawa Periode 2016-2021 Melalui Media Sosial)</b>	<b>627</b>
<i>Miftahul Arzak, S.I.Kom., M.A.</i>	

<b>Kaum Muda, Identitas, dan Media Baru: Analisis Semiotika Video YouTube Karin Novilda</b>	<b>667</b>
<i>Lidwina Mutia Sadasri, SIP., M.A.</i>	
<b>Implementasi Pengelolaan Website Desa Peraih Destika Award dalam Program Desa Broadband Terpadu Indonesia</b>	<b>687</b>
<i>Puji Hariyanti, S.Sos., M.I.Kom., Sumekar Tanjung, S.Sos., M.A.</i>	
<b>FILM DOKUMENTER "TARIAN CACT", MEDIA PENGETAHUAN BUDAYA TRADISIONAL DALAM INDUSTRI KREATIF DI INDONESIA (Analisis Perspektif pada Festival Film Dokumenter Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan)</b>	<b>713</b>
<i>Isbal Rachmat, MT., Abdurrahman Jemat, MS.</i>	
<b>SUB TEMA MASYARAKAT DAN PERUBAHAN SOSIAL</b>	<b>751</b>
<b>Konflik Sosial dan Gerakan Sosial Masyarakat</b>	<b>753</b>
<i>Aprilyanti Pratiwi, S.S., M.I.Kom.</i>	
<b>Rasionalitas Komunikasi dalam Eksistensi Majelis Masyarakat Maiyah</b>	<b>791</b>
<i>Ayu Adriyani, S.Sos., Mochammad Imron Rosyidi, S.I.K.</i>	
<b>Pengaruh Inovasi, Sosialisasi dan Sistem Sosial Terhadap Tingkat Pengolahan Informasi Pemuda pada Program PSP3</b>	<b>812</b>
<i>Dwi Rohma Wulandari, S.I.Kom., M.I.Kom.</i>	
<b>Analisis Peran Tradisi Nyaer Terhadap Dinamika Perilaku Sosial di Lombok</b>	<b>855</b>
<i>Andri Kurniawan, S.SosI., M.Sos.</i>	
<b>Literasi Budaya Sunda pada Individu Tionghoa di Garut, Jawa Barat</b>	<b>887</b>
<i>Dr. Santi Susanti, S.Sos., M.I.Kom.</i>	

Perancangan Model Komunikasi Kesehatan bagi Remaja Disabilitas Tuna Grahita untuk Menunjang Pembangunan Sosial di Pangandaran <i>Dr. Yanti Setiawati, S.Sos., M.Si., Dr. Harry Hafidar, S.Sos., M.Si., Trie Damayanti, S.Sos., M.Si., Aat Ruchiat N, S.Sos., M.Si.</i>	911
<b>SUB TEMA ETIKA, REGULASI DAN KEBLIJAKAN PUBLIK</b>	<b>917</b>
Internal Communication about Delivery of Public Policy of the Openness of Public Information in Government Agencies: Case in National Archives of the Republic of Indonesia <i>Tiara Kharisma, S.I.Kom,</i>	919
Dunia Sensor dan Moral Bangsa <i>Sinta Paramita, SIP., M.A.</i>	953
Civil Society and Media Policy: Studi Eksploratif Partisipasi Masyarakat Sipil dalam Perubahan Undang-undang Informasi dan Transaksi Elektronik <i>Mufti Nurlatifah, S.IP., M.A.</i>	967
Analisis Peran KPI Dalam Menjalankan Amanat Pasal 5 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 1999 Tentang Pers Terhadap Tayangan Berita DI TELEVISI (Studi Kasus Pada Program NET 5 di NET TV) <i>Lufiq Firy, Wenny Maya Ariana, M.Si.</i>	996
Etika Komunikasi dalam Kajian Cyberbullying <i>Dr.Feliza Zubair, dra.M.Si., Dr.Fustikasari,S.Sos,M.Si.</i>	1005
Produksi, Sirkulasi, dan Konsumsi Media Alternatif Berbasis TIK (Kasus Mojok.Co) <i>Dr. Nina Widayawati</i>	1016

<b>Regulasi tentang Iklan Rokok di Media Penyiaran Tidak Melindungi Anak dan Remaja</b>	<b>1031</b>
<i>Dr. Nina Mumainnah Armando, Hendriyani</i>	
<b>SUB TEMA PEMBERDAYAAN MASYARAKAT DAN NILAI KEBERLANJUTAN</b>	<b>1055</b>
<b>Transformasi Komunikasi Kebencanaan Menuju Masyarakat Sadar Bencana</b>	<b>1057</b>
<i>Mochamad Rochim, S.Sos., M.Si., Dede Lilis Ch, S.Sos., M.Si., Nova Yuliani, S.Sos., M.I.Kom.</i>	
<b>Menggagas Pengembangan Pariwisata Budaya Berbasis Partisipasi Komunitas di Kawasan Lasem Jawa Tengah</b>	<b>1083</b>
<i>Munadiroh, S.I.Kom.</i>	
<b>Dinamika Komunikasi dalam Program Translokasi</b>	<b>1111</b>
<i>Ade Putranto Prasetyo Wijiharto Tunggal, S.I.Kom., M.A.</i>	
<b>Pengembangan Ekowisata Berbasis Komunitas dan Perubahan Struktur Kelembagaan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Indonesia (Kajian Teoritis Kepustakaan)</b>	<b>1127</b>
<i>Drs. Suharsono, M.Si.</i>	
<b>Rancangan Model Komunikasi Resiko dalam Konteks Kesehatan (Studi Eksploratif Pengomunikasian Resiko Vaksin 5 Dasar Lengkap di Wilayah Pedesaan)</b>	<b>1145</b>
<i>Tun Firahyati Lanurrakimi, S.I.Kom., M.I.Kom, Sinta Swastikawara, S.I.Kom., M.I.Kom, Nilam Wardasari, S.I.Kom., M.I.Kom.</i>	



<b>Difusi Inovasi dan Adopsi IVA Test dan Sadarnis Screening : Pemenuhan Hak Perempuan Miskin Atas Akses Layanan Pencegahan Kanker Serviks dan Payudara</b>	<b>1177</b>
<i>Dr. Tri Hastuti Nur Rochimah</i>	
<b>Efektifitas Model Komunikasi Berbasis Masyarakat dalam Mengembangkan Teknologi Informasi dan Komunikasi di Desa</b>	<b>1197</b>
<i>Dr. Dedeh Fardiah, Dr. Rini Rinawati, Dr. Ferry Darmawan</i>	
<b>Pengembangan Green Urban Development Kota Surabaya</b>	<b>1219</b>
<i>Yusuf Hariyoko, S.A.P., M.A.P., Anggraeny Puspaningtyas, S.A.P., M.A.P.</i>	
<b>Kajian Strategi Pengelolaan Sumberdaya Lant pada Masyarakat Adat dalam Kawasan Kaombo di Wabula Kabupaten Buton</b>	<b>1245</b>
<i>Dewi Anggraini, S.Sos, M.Si., Dr. La Ode Muh Umran, M.Si.</i>	
<b>Dampak Kampanye Energi Terbarukan pada Masyarakat Pemulung di Kampung Mandiri Energi Kota Kendari</b>	<b>1261</b>
<i>Dr. M. Najib Husain, S.Sos., M.Si., Marsia Sumala, S.Sos, M.Si</i>	
<b>Peran Media Baru dalam Pemberdayaan Masyarakat</b>	<b>1275</b>
<i>Iham Gemiharto, S.Sos., M.Si., Drs. Hadi Suprpto Arifin, M.Si.</i>	
<b>Dinamika Komunikasi Quintuple Helix Dalam pengelolaan Sampah Mandiri di Kabupaten Garut</b>	<b>1297</b>
<i>Dr. Herlina Agustini, Dr. Dadang Rahmat Hidayat, M.Si., SH., Gungum Gumilar, M.Si.</i>	
<b>Jaringan Komunikasi Dalam Pengelolaan Sampah Berbasis Masyarakat di Kabupaten Bantul</b>	<b>1309</b>
<i>Titi Anin, S.Sos., M.Si., Harmiin Indah Wahyuni</i>	

**Pola Jaringan Komunikasi Pemberdayaan Komunitas Pemulung  
"MARDIKO" di TPST Piyungan**

**1331**

*Wuri Rahmawati, M.Sc.*

## MENGONSUMSI RUANG DAN MENJALANI NARASI URBAN: STUDI KASUS REVITALISASI JALUR PEDESTRIAN MALIOBORO

Gabriela Laras Dewi Swastika

(gabriela.swastika@ciputra.ac.id)

Universitas Ciputra  
UC Town, Citraland, Surabaya 60219, Indonesia

### Abstract

Malioboro, a quintessential place in Yogyakarta, Indonesia undergoes a shift. Malioboro pedestrian area which has been used as parking spot for motorbikes, now being returned to its ideal function to provide a wide space for pedestrians (city walkers). When the official government runs this new policy, it deals with contestation from many layers of society, people who dwell in different social class or identity or driven by diverse political economy use. This new pedestrian lane does not only provide a new space for pedestrian, it is used by many kind of people, travellers, street vendors, city inhabitants, local government. This research will be examined, firstly, how pedestrian lane in Malioboro used and consumed by people as space. Secondly, how this space can narrate the urban stories of its people and thirdly how Malioboro's pedestrian lane combine the humane and commercial aim in such space. This research outlines several concepts, such as: consumption and Michel de Certeau and John Urry's work on urban narrative.

Keywords: city, urban, pedestrian, Yogyakarta, consumption

### Abstrak

Malioboro adalah suatu kawasan di Yogyakarta yang erat, tidak hanya dengan citra turistik, melainkan juga historis dan pusat niaga. Di tahun 2016 hingga 2017 Malioboro berbenah, pemerintah daerah setempat menyusun suatu agenda panjang revitalisasi pusat kota, yang diawali dengan pedestrianisasi. Peristiwa ini tidak selalu berjalan mulus, banyak kontestasi yang terjadi di antara pihak-pihak yang berkepentingan di area ini, mulai dari: para penghuni, pelancong, pedagang, juga pejalan kaki. Berangkat dari peristiwa revitalisasi jalur pedestrian di Malioboro saya hendak meneliti beberapa hal, yakni bagaimana area pedestrian tersebut digunakan dan dikonsumsi oleh para penghuninya, lalu bagaimana para penghuninya menyusun narasi-narasi urban dari ruang yang mereka konsumsi, dan bagaimana area pedestrian Malioboro mampu memadukan tujuan humanis serta komersial di satu lokasi. Dalam penelitian ini saya gunakan beberapa konsep, yaitu praktik konsumsi yang terjadi di perkotaan serta narasi-narasi urban yang disusun oleh Michel de Certeau dan John Urry.

Kata kunci: kota, urban, pedestrian, Yogyakarta, konsumsi

## BAB I PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Yogyakarta, ibukota dari provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, seturut dengan data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik Provinsi DIY tahun 2015, memiliki luas wilayah sebesar 32 km<sup>2</sup> dan dihuni oleh lebih dari 400.000 penduduk, sementara kepadatan penduduknya lebih dari 12.000 jiwa per kilometer persegi. Yogyakarta sendiri secara etimologis berasal dari padanan dua kata Sansekerta, yakni “yogya” yang berarti sesuai, pantas, atau layak, sedangkan “karta” merujuk pada arti maju dan makmur. Pada periode April hingga Desember 2016 satu kawasan ikonik tempat bertemunya warga lokal sekaligus pelancong, Malioboro, menjalani satu proses pembaharuan. Revitalisasi adalah istilah yang dipilih pemerintah daerah Yogyakarta untuk menamai pembenahan yang mereka lakukan tepatnya di jalur pedestrian sebelah timur area Malioboro.

Revitalisasi dibagi dalam dua kloter, yang pertama adalah sisi utara dimulai dari titik jalur pedestrian setelah rel kereta api hingga mal Malioboro, dilanjutkan sisi selatan setelah mal Malioboro hingga sebelum Pasar Beringharjo. Sebelum revitalisasi diluncurkan, pemerintah setempat telah melakukan pemindahan area parkir motor yang sebelumnya bertempat di jalur yang seharusnya steril bagi para pejalan. Dari inisiatif itulah muncul lokasi baru tersentral di Taman Parkir Abu Bakar Ali, utara Malioboro. Proses revitalisasi sendiri tidak berjalan mulus, selain pesimisme masyarakat atas agenda ini, juga penolakan dari pihak-pihak seperti paguyuban parkir dan pedagang-pedagang kaki lima yang merasa penghasilan mereka hendak dimatikan. Setelah proses negosiasi berjalan cukup alot, kesepakatan di antara

pemangku kepentingan tersebut menemukan jalan tengah, yakni area pedestrian disterilkan dari fungsi parkir kendaraan bermotor roda dua dan dipindahkan ke area yang lebih tersentral, sedangkan pedagang kaki lima yang kerap mangkal ditata ulang.

Proyek revitalisasi kawasan Malioboro tahun 2016 lalu tak luput dari pemberitaan, terutama media massa lokal, seperti Kedaulatan Rakyat. Beberapa di antaranya menjadi *headline*, seperti termuat pada tanggal 12 April 2016 berita dengan judul “Lampu Penerangan Belum Optimal: Kawasan Malioboro Masih Gelap”, lalu tanggal 19 April 2016 “Mulai Hari Ini Penataan Fisik Malioboro: Sultan Minta Semua Konsisten” dan “Keistimewaan Jangan Sekedar Slogan: Kritis Tata Ruang DIY”, disusul edisi 22 April 2016 berisikan berita “Pembongkaran Trotoar Dimulai: Malioboro Bakal Mirip Singapura”. Pada awal September, tepatnya tanggal 1, Kedaulatan Rakyat menyajikan berita berjudul “Pembangunan Malioboro Seharusnya Dipercepat”. Selain menjadi *headline*, pembahasan proyek revitalisasi ini juga termuat di kolom-kolom *feature* dan tulisan opini. Setelah tahap pertama selesai di Desember 2016, saya mulai mengumpulkan pemberitaan pascarevitalisasi, bersumber dari media massa *online*. Pemberitaan antara lain menceritakan *launching* jalur pedestrian baru di Malioboro dan fokus utama pemerintah adalah pengerjaan tahap kedua tahun 2017 di kawasan selatan Malioboro, dimulai dari Pasar Beringharjo hingga Titik Nol Kilometer, yang beriringan dengan pembuatan toilet bawah tanah. Rencana ini ternyata adalah agenda jangka panjang pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta terhitung dari tahun 2016 hingga 2019 untuk menyusun kembali tata kota DIY.

Sejak Desember 2016 jalur pedestrian Malioboro dibuka bagi publik, kali ini pemandangan yang bisa dilihat saat melintasi jalur ini adalah para pejalan kaki yang hilir mudik, banyak di antaranya yang memanfaatkan fasilitas bangku untuk duduk

atau berfoto, dan tidak lagi ditemukan lahan parkir sepeda motor. Sesekali masih nampak pedagang asongan yang menjajakan dagangannya dan di saat sore hari pedagang kaki lima bersiap untuk berjualan makanan. Praktik berjalan-jalan di jalur pedestrian ini pun banyak diunggah melalui media sosial. Bila musim liburan tiba, jalur pedestrian bisa sangat ramai. Gerak kaki bisa jadi melambat karena kesesakan di jalur pedestrian. Saya sendiri mengamati bahwa berjalan kaki di kawasan ikonik seperti Malioboro, terutama bagi para pelancong, adalah suatu pengalaman yang patut diincar dan diingat. Sementara bagi penduduk lokal, agenda yang dilaksanakan oleh pemerintah ini mendapatkan apresiasi. Meski masih jauh dari sempurna, namun ide pedestrianisasi di kawasan Malioboro diterima sebagai langkah baik untuk menjadikan rupa Yogyakarta lebih nyaman dan humanis.

Lebih jauh lagi, praktik pedestrianisasi di kawasan yang spesifik seperti Malioboro, tempat yang erat dengan turisme, menjadi instrumen guna mendorong perkembangan industri budaya dan pelancongan di Yogyakarta. Malioboro tidak hanya menjadi sentra dagang barang dan jasa. Pemerintah Yogyakarta hendak membangun citra Malioboro sebagai *commercial pedestrian area* atau area pedestrian bertujuan komersial. Hal ini berbeda dengan jalur-jalur pedestrian yang dibangun, misalnya mengelilingi area sekolah, atau kawasan perkantoran, atau di pinggiran perkotaan. Sebab tujuannya tidak hanya menyediakan area yang pantas bagi para pejalan kaki untuk berjalan dan menghubungkan satu lokasi ke lokasi lainnya, melainkan juga bagi penghuni lain turut merasakan pengalaman urban—*window shopping*, mencicipi makanan di pinggir jalan, berfoto, *nongkrong*, berbelanja, dan sebagainya. Dengan pengamatan inilah saya merasa bahwa hadirnya *commercial pedestrian* seperti di kawasan Malioboro memainkan peran penting dalam mengelola

*urban vibrancy* di Yogyakarta.

### **Rumusan Masalah**

Dengan latar belakang yang sudah saya paparkan, maka ada dua rumusan masalah yang perlu ditelusuri dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana para penghuni menyusun relasi dengan konteks urban melalui proses revitalisasi di kawasan Malioboro?
2. Mengapa pedestrianisasi dipilih sebagai instrumen untuk mempertahankan identitas turistik Malioboro?
3. Bagaimana para penghuni mengonsumsi dan menyusun pengalaman mereka atas ruang di kawasan Malioboro?

### **Tujuan Penelitian**

Penelitian ini hendak memaparkan relasi yang terjalin di antara para penghuni Malioboro, mulai dari pejalan, turis, warga lokal, juga pedagang dengan narasi urban yang lahir dari kawasan Malioboro.

Penelitian ini juga ingin menunjukkan alasan dan pertimbangan yang mendorong pedestrianisasi dilakukan untuk mendukung identitas turistik kawasan Malioboro.

Saya ingin memperlihatkan praktik konsumsi yang dilakukan oleh para penghuni di kawasan Malioboro dan cara mengartikulasikan pengalaman mereka.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### Praktik Konsumsi

Tidak terbantahkan bahwa setelah Perang Dunia II praktik konsumsi mengalami perubahan krusial. Konsumsi didominasi oleh kelas menengah dan diekspansi secara global, konsumsi di era modern adalah *commodity consumption*, tidak hanya konsumsi di kebutuhan ekonomi subsistensial. Bagi Bauman (sebagaimana dikutip Schrage, 2012: 5) sejak tiga puluh empat tahun belakangan teori-teori konsumsi telah menancapkan ide-ide yang penting atas kondisi sosial dan kultural masyarakat di mana konsumsi dilihat sebagai pembentuk identitas dalam kehidupan masyarakat. Kata „*consumption*“ berasal dari kata dalam Bahasa Perancis „*consomption*“, kata ini di abad ke-14 memiliki arti efek penyakit. Di abad ke-15 penggunaan kata tersebut untuk menjelaskan kerusakan dan ampas (limbah). Barulah di era abad ke-17 dan 18 kata tersebut merujuk pada terma ekonomi, yaitu pembelian barang-barang. Di dalam diskursus ekonomi, kata *consumption* mulai mengarah pada segala wujud dan fungsi pembelian, berada di kisaran tahun 1700-an. Semenjak itulah kata konsumsi berkonotasi pula pada karakter-karakter seperti pemenuhan, kepuasan, distingsi sosial, dan komunikasi (Schrage, 2012: 7-8).

Praktik konsumsi yang dipahami sebagai sesuatu yang negatif itu muncul karena selama ini masyarakat telah diekspansi oleh konsep “*the making*” yang berada pada tataran produksi. Padahal, mode produksi turut meninggalkan jejak-jejak konsumsi atau “*the use*”, meski seringkali tidak setenar mode produksi sehingga meninggalkan selubung dalam mode konsumsi. Michel de Certeau (1984: xii-xiii)



menjelaskan bahwa dengan berkembangnya pemahaman atas representasi sebuah masyarakat dan mode tindakan, dia menimbang peniscayaan konsumsi menjadi penting sebagai komponen determinan dalam sebuah kelompok atau individu-individu. Konsumer seharusnya diberi keleluasaan untuk mengindikasi apa yang akan mereka gunakan atau lakukan dari produk-produk tersebut. Konsumsi tidak hanya sekedar aktivitas ekonomi—konsumsi produk atau penggunaan komoditas untuk memuaskan kebutuhan material—konsumsi juga mengenai harapan, hasrat, identitas, dan komunikasi. Mode konsumsi atas produk-produk budaya tidak lagi menjadi proses yang bersifat pribadi, atomik, dan pasif, melainkan menjadi suatu proses yang bersifat sosial, relasional, dan aktif.

### **Praktik Keseharian Kaum Urban**

Dalam praktik sehari-hari, *ways of operating* atau praktik melakukan sesuatu tidak lagi muncul sebagai latar belakang yang gelap dan terpinggirkan, justru para pelakunya perlu memunculkannya sebagai bentuk artikulasi mereka sebagai diri yang melakukan dan aktivitas yang mereka huni. Atomisme sosial selama lebih kurang tiga abad telah menyajikan sejarah perihal unit sosial terkecil, yaitu individu, mengenai bagaimana individu-individu ini bergerak dalam kelompok sosial yang lebih besar, bagaimana mereka terbentuk dan diturunkan olehnya. Prosedur-prosedur kecil (*miniscule procedures*) yang melibatkan individu perlu diperhitungkan ketika hal tersebut membentuk diskursus yang lebih general. *Ways of operating* menyatukan praktik-praktik yang tersebar dan berjumlah amat banyak terkait dalam pembentukan makna individu-individu di konteks sosiokultural. Individu-individu inilah yang bergerak setiap hari, berjalan, mengendarai kendaraan, berelasi langsung dengan kota

yang mereka huni, dan menetap di situ. Merekalah yang mengalami pengalaman langsung dengan kota, mereka “bersentuhan” dengan kota-kota yang mereka tinggali. *“The city like a proper name, thus provides a way of conceiving and constructing space on the basis of a finite numbers of stable, isolatable, and interconnected properties”* (1984: 94).

### **Pedestrianisasi**

Lokasi-lokasi urban yang “*vibrant*”, yang bergeliat dan menyenangkan, bisa mendorong banyak aktivitas penghuninya berjalan lebih lancar. Revitalisasi yang dilangsungkan di lokasi-lokasi urban inilah, yang biasanya terletak di pusat-pusat kota, turut mempertahankan citra kota yang hidup. Pemerintah setempat perlu mengambil tindakan atas hal ini, dalam kasus ini pemerintah kota Yogyakarta dan provinsi DIY melaksanakan tugasnya dengan cukup baik. Dengan tindakan merevitalisasi, menciptakan lingkungan sehat dan atraktif, diharapkan elemen-elemen urbanitas menjadi lebih lengkap (Balsas, 2014: 232).

Menurut Oxford English Dictionary (sebagaimana dikutip Jarvis, 1997: 1) adjektiva pertama disinyalir hadir pada tahun 1791 di sebuah surat yang ditulis oleh Wordsworth ditujukan pada temannya di Cambridge, William Mathews, yaitu “pedestrian”, yang berarti “*on foot, going or walking on foot, performed on foot*”. Penggunaan lebih komprehensif kata pedestrian, yang diartikan sebagai adjektiva atau kata sifat “*on foot*” juga sebagai kata benda “*one who makes a journey on foot, one distinguished for his powers of walking*”, terdapat pada kamus yang ditulis oleh H.J. Todd pada tahun 1818 (Jarvis, 1997: 2). Aktivitas berjalan kaki sendiri merupakan aktivitas primer dalam hidup manusia, bisa dibilang satu aktivitas purba yang telah hadir sejak manusia berada di bumi. Sementara *walkability*, suatu tempat bisa

dinyatakan layak didiami oleh para pejalan kaki, dipahami sebagai perpanjangan dari lingkungan yang mendorong dan menguatkan aktivitas berjalan kaki dengan menyediakan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki atau para pedestrian, bisa menghubungkan orang-orang dengan beragam destinasi dalam jangkauan waktu dan usaha yang masuk akal, serta menawarkan pemandangan visual di tengah proses perpindahan tersebut. *Walkable network* mengandung beberapa atribut, antara lain: konektivitas pada suatu jaringan jalan, menyediakan koneksi dengan mode-mode lain seperti titik-titik transportasi publik, pola-pola jalur pedestrian yang tersentral dan layak tempuh, keamanan, kualitas material jalan, dan konteks yang melingkupi arena, misalnya desain, visual, juga lanskap (Balsas, 2014: 234).

### **Pelancongan**

Terdapat sebanyak 698 juta kedatangan pelancong internasional setiap tahunnya. Bila dibandingkan, di tahun 1950 jumlah kedatangan internasional sebanyak 25, kemudian sejumlah satu miliar yang diprediksi tahun 2010, meningkat lagi menjadi 1,6 miliar kedatangan internasional di tahun 2020 (WTO sebagaimana dikutip Urry, 2002: 5). Pelancongan yang merupakan aktivitas di waktu senggang, justru kontradiktif dari pengertiannya, sebab perlu diolah dan diregulasi secara seksama. Salah satunya manifestasi dari bagaimana kerja dan waktu senggang diatur sedemikian rupa sehingga menjadi dua aktivitas yang berbeda di masyarakat modern. Pelancongan berangkat dari suatu ide bahwa kondisi fisik dan mental manusia perlu “melarikan diri” dari tekanan rutinitas dan pekerjaan. Dalam pelancongan diperlukan sebuah kinerja yang teregulasi, diatur, dan ditata ke dalam praktik sosial (Urry dan Larsen, 2011: 4). Karakter dalam pelancongan adalah *tourist gaze*, yang bukan saja perkara

psikologi seseorang, melainkan terkonstruksi secara sosial dan dipelajari melalui cara memandang “*ways of seeing*” (Berger sebagaimana dikutip Urry dan Larsen, 2011: 2). *Ways of seeing* adalah cara memandang yang dikonstruksi oleh citra-citra, cara memandang ini disusun oleh sekumpulan tanda-tanda. Praktik memandang tidak sekadar melihat, melibatkan pula interpretasi, evaluasi, komparasi, serta menangkap tanda-tanda fotografis. Memandang merupakan serangkaian praktik yang dibingkai oleh aspek kultural, persebaran citra dan teks dari satu lokasi ke lokasi lain, selain tentunya pengalaman dan ingatan (Urry dan Larsen, 2011: 17). Tempat-tempat pelancongan disasar oleh para pelancong berdasarkan antisipasi mereka atas fantasi dan mimpi-mimpi, kesenangan- kesenangan yang mereka ingin capai. Antisipasi inilah yang kemudian dikonstruksi dan ditampilkan dalam praktik-praktik nonturistik, seperti media massa, literatur, film, inilah yang semakin memperkuat *gaze* para pelancong. Selain *tourist gaze*, relasi para pelancong dengan destinasi yang mereka tuju juga melibatkan pergerakan-pergerakan melalui ruang, inilah perjalanan dan periode masa tinggal para pelancong di suatu tempat (Urry, 2002: 2-3).

### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

#### Metode Penelitian

Penelitian yang saya rancang ini menggunakan metode dalam penelitian kualitatif, merupakan penelitian interpretatif yang menggunakan penafsiran dan telaah dalam analisisnya (Mulyana dan Solatun (eds), 2007: 5). Penelitian kualitatif dalam *A Handbook of Qualitative Methodologies for Mass Communication Research* (1991: 2) memiliki tujuan menempatkan riset di dalam kerangka kerja yang lebih luas dengan memfokuskan pada peran bahasa bagi manusia, kesadaran, dan praktek kultural dalam kehidupan sosial sehari-hari. Sebagai hasilnya analisis kualitatif meletakkan pondasinya pada obyek-obyek analisis di dalam konteks yang partikular (Jensen and Jankowski (eds), 1991: 4). Dari sekian banyak metode dalam penelitian kualitatif, saya memutuskan untuk menggunakan studi kasus. Studi kasus bisa digunakan untuk menyusun pemahaman mendalam dari isu yang kompleks, studi kasus menekankan analisis mendetail pada suatu fenomena secara spesifik. Robert K. Yin (1994: 21) mendefinisikan riset studi kasus sebagai penyelidikan empiris yang menginvestigasi fenomena kontemporer dalam konteks sehari-hari. Dalam studi kasus tidak cukup bila melemparkan pertanyaan apa (what), melainkan juga bagaimana (how) dan mengapa (why). Pertanyaan apa dimaksudkan untuk memperoleh pengetahuan deskriptif, bagaimana bertujuan mendapatkan pengetahuan eksplanatif, sementara bagaimana merujuk pada pencarian pengetahuan eksploratif.

Metode studi kasus yang telah saya pilih bisa berjalan seiring dengan yang dikenal dalam pendekatan penelitian kritis (*critical research*), yaitu diskursus. *Discourse* dalam hal ini terkait dengan cara mengumpulkan dan data-data itu sendiri,

yang diperlukan seorang peneliti untuk digali, dikumpulkan, kemudian dianalisis. Gadis Arivia (dalam Macdonell, 2005: x) menjelaskan bahwa teori diskursus bermula saat posstrukturalis mengkritik strukturalis yang mempertahankan *speaking subject* dan tidak melihat bahasa sebagai sistem yang terkait dengan konteks. Saat itu—seturut dengan gagasan beberapa ahli—Roland Barthes ingin mengembalikan sebuah teks pada lokasinya, bahasanya yang mengandung kutipan, repetisi, referensi, batasan-batasan yang dilanggar. Jadi, setiap pembaca secara bebas masuk ke dalam teks dari berbagai arah, dan tentunya tidak ada jalan yang paling benar. Subyek „I“ yang membaca menurut Barthes membawa teks-teks „lainnya“ dan kemudian melakukan produksi dan reproduksi berulang kali (Macdonell, 2005: ix). Fairclough (1995b: 54) melihat *discourse* sebagai konsep yang digunakan, baik oleh ilmuwan sosial, analisator, dan ahli linguistik. *Discourse* merujuk pada penggunaan bahasa baik tertulis maupun lisan, meski Fairclough juga memperluas penggunaannya dalam tipe-tipe semiotika, seperti citra visual yang terdapat pada foto, film, video, diagram, dan komunikasi nonverbal seperti gestur. Diskursus dalam bahasa dipakai guna merepresentasikan praktek yang terberikan secara sosial dari sudut pandang tertentu. Dialog merupakan syarat utama diskursus, semua percakapan dan penulisan selalu bersifat sosial, di mana pernyataan yang dibentuk, kata dan makna yang kemudian digunakan, semuanya tergantung pada tempat dan kegunaan (di mana dan untuk apa pernyataan tersebut dibuat).

### **Teknik Pengumpulan dan Analisis Data**

Teks yang saya gunakan dalam penelitian ini terdiri dari berita-berita media massa *online* dan cetak terhitung dari periode awal revitaliasi Malioboro berlangsung sampai

dengan selesai dan rencana dimulainya revitalisasi tahap kedua di tahun 2017, ditambahkan dengan data hasil wawancara dengan beberapa narasumber kunci yang dipilih secara purposif, dan observasi saya ke lapangan untuk melihat langsung kondisi kawasan Malioboro. Berikut saya tuliskan detil dari data yang saya gunakan di riset ini:

NO	SUMBER	EDISI	JUDUL
1	Berita tercetak	12 April 2016	Lampu Penerangan Belum Optimal: Kawasan Malioboro Masih Gelap
2	Berita tercetak	19 April 2016	Mulai Hari Ini Penataan Fisik Malioboro: Sultan Minta Semua Konsisten
3	Berita tercetak	19 April 2016	Keistimewaan Jangan Sekedar Slogan: Kritis Tata Ruang DIY
4	Berita tercetak	22 April 2016	Pembongkaran Trotoar Dimulai: Malioboro Bakal Mirip Singapura
5	Berita tercetak	1 September 2016	Pembangunan Malioboro Seharusnya Dipercepat
6	Berita <i>online</i>	13 Desember 2016	Pedestrian Malioboro Dilaunching 22 Desember 2016
7	Berita <i>online</i>	1 Februari 2017	Revitalisasi Malioboro Tahap II Bakal Dihabiskan Rp 17 Miliar
8	Berita <i>online</i>	6 Maret 2017	Revitalisasi Malioboro Tahap II Dikerjakan oleh Kontraktor Tahap I
9	Berita <i>online</i>	30 Juni 2017	“Nuthuk” Harga, Warung Lesehan di Malioboro Ditutup
10	Berita <i>online</i>	12 Juli 2017	Sultan Minta Jalan-jalan Sirip Sekitar Malioboro Dibenahi
11	Berita <i>online</i>	13 Juli 2017	Revitalisasi Malioboro Tahap II Berlanjut di Maret 2017

**Tabel 3.1. Detil data yang diolah dalam penelitian**

Data dari media massa saya gunakan untuk memahami bagaimana media membingkai pemberitaan mereka atas proyek revitalisasi Malioboro. Dari kesebelas teks yang saya pilih, mereka mengambil berita dari sudut pandang Malioboro sebagai tujuan wisata, termasuk di dalamnya jalur pedestrian itu sendiri yang ditampilkan sebagai tempat turistik yang semakin humanis.

Sementara orang-orang yang diwawancarai merepresentasikan para pelancong atau pendatang yang mengunjungi Malioboro di saat waktu senggang dan/atau liburan.

NO	NARASUMBER	IDENTITAS
1	GS	Perempuan, 27 tahun, <i>freelancer</i> sekaligus musisi.
2	GA	Perempuan, 26 tahun, mahasiswa S2.
3	PW	Laki-laki, 30 tahun, pekerja.
4	RS	Laki-laki, 26 tahun, tenaga pengajar.
5	YS	Laki-laki, 28 tahun, wirausahawan.
6	KA	Laki-laki, 29 tahun, <i>freelancer</i> .

**Tabel 3.2. Detil narasumber yang dipilih peneliti secara purposif**

Selanjutnya pemilihan narasumber di atas, saya lakukan secara purposif, subyek yang dipilih merupakan orang-orang yang relatif dekat dengan saya, dengan demikian orang-orang tersebut dapat menanggapi kehadiran saya sama informatifnya dengan mereka bereaksi terhadap situasi-situasi lain (Budiman, 2002: 30-31). Dengan mengenal lebih dahulu para narasumber, saya menjadi lebih mudah mengamati narasumber dalam lingkungan fisik dan sosial tempat mereka menjalankan kehidupan sehari-hari sehingga saya bisa memberi perhatian penuh pada praktik keseharian mereka. Dalam praktik sehari-hari, *ways of operating* atau praktik melakukan sesuatu tidak lagi muncul sebagai latar belakang yang gelap dan terpinggirkan, justru para pelakunya perlu memunculkannya sebagai bentuk artikulasi mereka sebagai diri yang melakukan dan aktivitas yang mereka huni. Prosedur-prosedur kecil (*miniscule procedures*) yang melibatkan individu perlu diperhitungkan ketika hal tersebut membentuk diskursus yang lebih general. *Ways of operating* menyatukan praktik-praktik yang tersebar dan berjumlah amat banyak terkait dalam pembentukan makna individu-individu di konteks sosiokultural (de Certeau, 1984: xiv).



NO	PERIODE	KETERANGAN
1	31 Oktober 2016	Observasi lapangan dan pengambilan dokumentasi foto.
2	25 November 2016	Observasi lapangan dan pengambilan dokumentasi foto.
3	17 Desember 2016	Observasi lapangan dan pengambilan dokumentasi foto.
4	3 Juli 2017	Observasi lapangan dan pengambilan dokumentasi foto.

**Table 3.3. Detil periode observasi lapangan yang dilakukan peneliti**

Metode observasi juga saya pilih untuk menambahkan kedua data di atas sebab cara ini sering digunakan dalam penelitian kualitatif guna mengamati secara langsung obyek, kawasan Malioboro dalam kasus ini, tanpa mediator. Tujuannya adalah supaya saya bisa mendeskripsikan fenomena atau peristiwa dalam riset (Kriyantono, 2008: 106).

Dari data-data diskursif inilah, terdiri dari teks dan praksis, gabungan dari beragam sumber, baik media massa daring dan tercetak, pengamatan langsung praksis yang muncul di kawasan Malioboro, serta hasil wawancara saya hendak menganalisisnya menggunakan teori- teori yang mendukung. Teori dan konsep yang saya gunakan, di antaranya adalah konsumsi dalam praktik sehari-hari, kajian pelancongan dan urbanisme, serta *place and space*.

### BAB III

#### PEMBAHASAN

Setiap kisah merupakan kisah perjalanan—praktik spasial. Untuk alasan ini, praktik spasial berurusan dengan praktik sehari-hari, yang menjadi bagian darinya, mulai dari penulisan indikator spasial (Belok kanan, ambil jalur kiri), merupakan awal mula kisah spasial yang lahir dari jejak-jejak perjalanan hingga pemberitaan media (Coba tebak, tadi aku bertemu siapa di toko roti), berita-berita di televisi (Teheran Khomeini tengah terisolasi...), legenda-legenda (Cinderella-cinderella yang hidup di perkampungan), dan kisah-kisah yang tidak tersampaikan (kenangan dan fiksi sebuah tanah nan asing atau waktu lampau) (de Certeau, 1984: 115-116).

#### **Menjalani Narasi Urban: Cerita dari Malioboro**

Di atas adalah kutipan dari buku karya Michel de Certeau berjudul *The Practice of Everyday Life* (1984) yang mengupas detail bagaimana kota dihuni dan bagaimana masyarakat merenda narasi urban di dalamnya. Ibarat tubuh manusia, jalan adalah denyut nadinya. Geliat yang menandakan bahwa kota hidup, tidak sekarat, bisa dilihat dari “kesehatan” jalan-jalan di dalamnya. Tidak sedikit komunitas atau program yang menaruh fokus pada kajian urban dan dinamika masyarakat di dalamnya, termasuk yang menasar pada pedestrianisasi, seperti Pemuda Tata Ruang dan Kota untuk Manusia yang berbasis di Yogyakarta, ada pula Manic Street Walkers dan Subwalker, keduanya adalah program yang mengkhususkan pada aktivitas berjalan kaki menyusuri kota Surabaya, tidak ketinggalan Koalisi Pejalan Kaki dan Rujak: Center for Urban Studies yang berada di Jakarta. Semuanya terus bekerja guna menciptakan rupa kota yang lebih humanis, aksesibel bagi banyak kalangan tanpa sekat maupun bias, berkelanjutan, dan terus lestari.

Menengok sejarah pembentukan kota di Indonesia, ada dua jenis kota, yakni kota pelabuhan yang dijadikan titik perdagangan dan memiliki jalur pelayaran internasional atau kota pedalaman sebagai pusat administrasi yang berada di daerah pertanian. Kota pedalaman dibangun di pinggiran sungai, sedangkan kota perdagangan hadir sebagai kota-kota pesisir (Raihana, 2007: 33). Dengan keberadaan kota maka dirancanglah jalan-jalan. Jalan raya hadir di masa kolonial Belanda menjadi milik para pengguna motor dan mobil yang didominasi oleh orang Eropa dan priyayi. Jalan raya yang dikuasi oleh kendaraan bermotor menjadi tanda modernitas, inilah yang kemudian diadopsi oleh bangsa Indonesia sebagai bukti bahwa menjadi modern adalah dengan memiliki kendaraan bermotor, inilah tolak ukur kemajuan dan status. Kondisi ini tidak hanya terjadi di kota-kota, melainkan juga merembet sampai ke desa.

Tak ayal posisi pedestrian dan aktivitas berjalan kaki kian ditinggalkan (Raihana, 2007: 40- 41). Para peneliti Universitas Stanford merilis data<sup>1</sup> yang menyatakan bahwa penduduk Indonesia menempati posisi terendah sebagai penduduk termalas berjalan kaki karena hanya melangkah sebanyak 3.513 langkah setiap hari, berbeda jauh dengan penduduk Hong Kong yang bisa mencapai 6.880 langkah per hari, nyaris dua kali lipat. Indonesia bahkan tidak mampu melampaui rata-rata langkah kaki penduduk dunia sebanyak 4.961 langkah setiap hari. Bila dibandingkan negara di Asia Timur, seperti Cina dan Jepang, Indonesia masih tertinggal. Penduduk Cina berjalan sebanyak 6.189 langkah, sedangkan Jepang 6.010 langkah per hari.<sup>2</sup> Banyak faktor yang menyebabkan kondisi seperti ini, di antaranya adalah rasa aman dan nyaman yang belum terpenuhi di aktivitas berjalan kaki, trotoar yang diokupasi kepentingan lain dan kondisinya yang belum layak, padahal hak pejalan kaki termuat di UU Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kondisi dirasakan semakin sulit terutama bagi kaum difabel sebab kasus seperti Indonesia jalan raya dikuasai oleh kendaraan bermotor. Bertolak pada sejarah, setelah Indonesia merdeka kondisi keuangan pemerintah tidak stabil sehingga belum bisa mewujudkan infrastruktur ideal, perawatan jalan mulai digalakkan kembali di tahun 1980-an. Setelahnya rezim Orde Baru justru melakukan liberalisasi kendaraan bermotor pada tahun 1990-an sehingga jalan raya mulai disesaki kendaraan bermotor.

Kota pada dasarnya selalu memunculkan kebaruan. Mobil baru menguasai kota-kota di Amerika Serikat di tahun 1950-an, jadi baik negara maju ataupun negara berkembang seperti Indonesia tengah mengalami peradaban baru yang digerakkan oleh transportasi bermotor serta teknologi. Peradaban baru di ruang khalayak berupa jejalan mendapatkan mediasi seperti lampu lalu lintas, rambu-rambu, marka jalan, klakson, dan sebagainya (Raihana, 2007: 13-14). Namun, sesungguhnya masyarakat Indonesia tidak mengenal atau mengalami langsung budaya berkota, masyarakat hanya mengenal budaya bermukim sembari mengadopsi perilaku di jalan raya. Indonesia berada dalam fase bermukim, melompati fase berkota versi dunia barat, dan langsung berada pada modernitas (Kusumawijaya sebagaimana dikutip Raihana, 2007: 59). Karenanya meng-kota atau ber-kota (*urbanizing*) adalah suatu peristiwa yang relatif baru di Indonesia. Dari kebaruan berkota, yang terjadi adalah para pejalan kaki menjadi pihak yang paling lemah, pedestrian termarjinalkan di jalan raya, seringkali tanpa didukung oleh fasilitas trotoar yang layak. Sebagai pihak lemah,

---

<sup>1</sup> Sebagaimana diberitakan oleh BBC Indonesia *online* pada tanggal 12 Juli 2017 berjudul *Data Ponsel Dunia: Orang Indonesia Paling Malas Jalan Kaki*, diakses dari <http://www.bbc.com/indonesia/majalah-40577906>.

<sup>2</sup> Diambil dari berita Tirto.id tanggal 16 Juli 2017 dengan judul *Orang Indonesia Paling Malas Berjalan Kaki*, diakses dari <https://amp.tirto.id/orang-indonesia-paling-malas-berjalan-kaki-csJJ>.

pedestrian menjadi pihak yang paling lemah, pedestrian termarginalkan di jalan raya, seringkali tanpa didukung oleh fasilitas trotoar yang layak. Sebagai pihak lemah, pedestrian kerap mengalami himpitan dan ketersingkiran. Padahal—justru kontradiktif—para pejalan inilah yang bisa mengalami kota dengan seluruh indera di tubuhnya, merekalah yang mampu membaca kota nyaris tanpa perantara, pedestrian bisa merasakan pengalaman berkota secara langsung tanpa terbiaskan oleh kecepatan mesin atau kondisi buatan lainnya (Raihana, 2007: 15). Kota adalah teks yang bisa dibaca. Sebagaimana mengutip de Certeau (1984: 91), “*A city composed of paroxysmal places in monumental reliefs. The spectator can read in it a universe that is constantly exploding.*”

Para penghuni (*dwellers*), merekalah yang hadir untuk membaca kota tempat mereka huni, turut menyatakan kegelisahan atas kondisi Malioboro yang kian lama kian sumpek. Para penghuni kota tidak sebatas penduduk lokal saja, melainkan juga para pendatang, pelancong, pedagang yang berjualan di Malioboro, tukang parkir, pembeli, juga pejalan. Sebelum proyek revitalisasi digarap bagi GA aktivitas berjalan kaki menjadi kurang menyenangkan karena lahan pedestrian dipenuhi oleh pedagang. Lahan menjadi sesak dan terkadang membuat pedestrian berdesak-desakan dan biasanya hal ini jadi salah satu pemicu kejahatan, copet atau pelecehan seksual. “Suatu kali saat berjalan di kawasan pedestrian Malioboro saya mendengar seorang perempuan di belakang saya berkata pada temannya bahwa saat mereka berjalan ada seseorang yang sengaja memegang *bokongnya* tapi ia tidak bisa memastikan orang itu karena ramai,” ujarnya. Pandangan lain dilontarkan oleh GS, “Saya pikir kegiatan jalan-jalan di Malioboro ini terpusatnya pada dan hanya kegiatan niaga saja. Tidak ada yang bagus di Malioboro dalam hal keindahan pemandangan, instalasi seni di ruang

terbuka, atraksi rakyat, pelestarian budaya atau sejarah, dan kenyamanan pedestrian.” Rasa tidak aman, visual yang buruk, lunturnya nilai budaya inilah yang menjadi fokus dari kritik yang dilontarkan oleh *city dwellers*. Identitas mereka bukan saja sebagai penghuni yang lahir dan dan besar di Yogyakarta, namun di suatu kesempatan bisa berubah, mereka juga seorang pelancong yang mengonsumsi ruang, citra-citra visual, kisah urban, dan perjalanan di kawasan Malioboro. Mereka pulalah pedestrian yang pernah mengalami buruknya trotoar.

Saat mengetahui rencana revitalisasi, dengan melihat langsung pembongkaran di jalur pedestrian dan kerja-kerja pertukangan di situ, beberapa orang juga memberikan komentar— ada sisipan harapan di dalamnya. “Baiknya harus ada banyak tempat sampah, pohon-pohonan hijau, bangku beristirahat, toilet umum yang dekat. Tidak seperti sekarang yang hanya satu. Mungkin baik juga jika ada polisi pariwisata yang berpatroli sehingga ada rasa aman. Ini berbicara dalam perspektif pariwisata juga. Lalu jangan lupa jalur difabel, ruang laktasi, dan fasilitas-fasilitas penunjang lainnya. Ada aspek kesehatan, keselamatan, dan ekonomi yang menunjuk ke arah ini,” jawaban yang diberikan PW menanggapi bagaimana seharusnya revitalisasi itu dikerjakan. Sementara RS menambahkan dengan apa yang dia pikirkan, “Jadi penataan kawasan Malioboro tidak hanya itu, selain area parkir, penghijauan, termasuk ya area pedestrian itu. Bayangan saya, lahan pedestrian yang layak adalah lahan pedestrian yang mendukung kebutuhan orang untuk menikmati suasana di Malioboro. Misalnya, tersedia pohon-pohon peneduh, tersedia banyak kursi untuk duduk, tersedia tempat sampah yang dipasang pada jarak-jarak tertentu, tersedia ruang publik untuk pameran karya seni. Tentu jangan sampai mengganggu kelancaran jalan serta tersedia fasilitas yang aman untuk anak kecil dan penyandang disabilitas.”

Di sinilah kemampuan menakar dan menilai validitas dan fungsi dari sebuah kota menjadi relevan dalam mempelajari konteks dari tempat yang mereka huni, sebab urbanisasi terjadi tidak selalu sama di satu kota dan kota lainnya, dengan kecepatan dan tingkatan yang berbeda (Hall sebagaimana dikutip Jayne, 2006: 14). Tidak hanya perkara yang istimewa, perkara sehari-hari perlu dibaca oleh *urban dwellers* untuk menyusun pemahaman mereka atas *lived text* berupa kota. Seperti KA pernah berkata dalam sesi wawancara, “[...] ruang publik kita hari ini di Jogja, terutama dalam konteks jalan raya, sangat mengkhawatirkan karena dikuasai oleh pengendara-pengendara yang brengsek dan tak tahu diri. Pejalan kaki itu seolah-olah dipandang seperti warga negara kelas ketiga dan kelas kesekian. Saya kira, ini bagian dari re-feodalisasi ruang publik.”

Mereka tahu perihal kota melalui keterlibatan langsung sebagai individu yang “*making do*”—melakukan sesuatu di dalamnya—dan kemudian mereproduksi, salah satunya dalam kasus ini adalah narasi mereka yang dikisahkan pada saya. Adanya *trajectory* atau perpindahan, individu-individu bergerak menyasati kehidupan mereka sebagai penghuni kota-kota besar. *Trajectory* menyuguhkan perpindahan, pergerakan yang dinamis, adalah pijakan bagi seperangkat tindakan dan operasionalisasi, adalah perpindahan temporal dan memiliki relasi dari satu titik ke titik lainnya yang merupakan serial kejadian. Serial kejadian yang saya tangkap dalam narasi perkotaan ini adalah yang diceritakan oleh narasumber dan diberitakan oleh media massa. Revitalisasi di kawasan Malioboro tidak selalu diikuti oleh peristiwa-peristiwa baik lainnya, seringkali peristiwa buruk tetap terjadi. Atau bila dari cerita para narasumber proses adaptasi penerimaan kawasan terbarukan Malioboro tidak bisa berlangsung dalam waktu singkat. RS bercerita bahwa setelah revitalisasi jalur

pedestrian dia baru mampir satu kali ke Malioboro, waktu itu karena ingin mampir ke kios buku Periplus di Mal Malioboro, tetapi dia tidak memarkirkan motornya di Taman Parkir Abu Bakar Ali, alhasil dia juga tidak mengakses jalur pedestrian dari ujung utara. RS hanya mengakses jalur pedestrian yang letaknya tepat di depan mal. “Tapi parkir motor tidak Abu Bakar Ali, sengaja *ga* mau parkir di situ. Konsekuensinya *kan* ya begitu kalau tidak ada kantong parkir di depan, mal harus punya *basement* untuk parkir. Bahkan sekarang area parkir motor di mal itu dibesarkan, diperluas,” tuturnya. Berbeda dengan GS yang memutuskan parkir motor di Abu Bakar Ali baru kemudian berjalan kaki di Malioboro. Dia pernah menyusuri jalur pedestrian baru tersebut dari sisi utara hingga selatan. “Bagus, menyenangkan, *vibe*-nya positif meski banyak orang, *ga* bikin takut ketemu sama orang banyak karena *kan* Malioboro dulu seperti itu, *umpek-umpekan*, jadi *males* ketemu banyak orang,” ujarnya. Hanya sayangnya, kondisi taman parkir masih di batas kelayakan dan sangat buruk dipandang mata. Baginya taman parkir yang dibuat pemerintah saat ini sama sekali tidak estetik, juga cukup membahayakan karena tanjakannya yang tajam. “*Ga* estetik sama sekali. Ditaruh di *landmark* seperti Malioboro itu mendiskreditkan *image* Jogja sebagai kota seni. Keamanannya juga dirasa kurang, area jalan untuk motor naik ke parkiran itu menakutkan. Secara psikologis membuat kita waswas untuk menaikkan motor,” tegasnya.

Perkara yang mengikuti tidak sebatas ini, banyak media massa memberitakan kritik dan saran dari pelancong yang sempat singgah ke Malioboro. Pelancong kerap mengeluhkan bahwa ketidaknyamanan untuk duduk berlama-lama di Malioboro adalah begitu banyaknya pengamen. Baru duduk sejenak, pengamen datang menghampiri untuk meminta uang, dan kondisi itu terjadi terus-menerus.<sup>3</sup> Selain



pengamen, limbah yang dibawa oleh pedagang kaki lima juga menimbulkan polusi bau dan tentu saja visual. Sampah juga masih berserakan, tak jarang sampah-sampah dibuang sembarangan di pot-pot tanaman penghias.<sup>4</sup> Terakhir, kasus yang ramai dibicarakan, di saat libur Lebaran ada pedagang kaki lima Intan yang berjualan makanan di area pedestrian dikenai sanksi tidak boleh berjualan sementara karena aksi nakalnya, menaikkan harga sekenanya dan tidak sesuai standar, sehingga dilaporkan oleh pengunjung di media sosial, kemudian UPT bertindak.<sup>5</sup>

Proyek revitalisasi Malioboro sendiri adalah bagian dari rangkaian agenda pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta untuk menata ulang pusat kota. Dimulai dari tahun 2016 yang ditunjukkan melalui revitalisasi jalur pedestrian Malioboro di sisi timur, sepanjang area dari titik trotoar setelah rel kereta api hingga sebelum Pasar Beringharjo. Dilanjutkan di tahun 2017 ini mulai dari area Pasar Beringharjo hingga Titik Nol Kilometer, termasuk di dalamnya rencana pengerjaan di tempat-tempat turistik, seperti Benteng Vredebun, Monumen 11 Maret sekaligus pembangunan toilet bawah tanah. Anggaran yang digelontorkan untuk proyek ini pun tidak sedikit. Pengerjaan toilet bawah tanah memakan dana sekitar 5-6 miliar rupiah, sedangkan revitalisasi area pedestrian mencapai 23,7 miliar. Tidak selesai di dua tahun ini saja, selanjutnya tahun 2018 akan dilaksanakan perombakan jalur pedestrian di sisi barat Malioboro dan tahun 2019 fokus pengerjaan berada di jalan-jalan sirip, seperti: Jalan Sosrowijayan, Dagen, Pajeksan, Beskalan, Perwakilan, Suryatmajan, Ketanda, dan Papringan. Proyek jangka panjang ini dikerjakan oleh Pemda DIY melalui Dinas

<sup>3</sup>Diambil dari pemberitaan tanggal 19 April 2017 berjudul “Sejumlah Wisatawan Keluhkan Banyaknya Pengamen di Malioboro”, tautan dari <http://jogja.tribunnews.com/2015/04/19/sejumlah-wisatawan-keluhkan-banyaknya-pengamen-di-malioboro>.

<sup>4</sup>Data diambil dari pemberitaan tanggal 4 Februari 2017, tautan diakses dari [http://krjogja.com/web/news/read/23525/Sampah\\_Sisa\\_Makanan\\_Kotori\\_Malioboro](http://krjogja.com/web/news/read/23525/Sampah_Sisa_Makanan_Kotori_Malioboro), dengan judul “Sampah Sisa Makanan Kotori Malioboro”.

<sup>5</sup> Pemberitaan tanggal 30 Juni 2017 berjudul “*Nuthuk*, Harga Warung Leschan di Malioboro Ditutup”, diakses dari <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3544591/nuthuk-harga-warung-leschan-di-malioboro-ditutup>.

Pekerjaan Umum Perumahan dan Energi Sumber Daya Mineral atau kerap disingkat DPUP-ESDM, khusus bagi kawasan Malioboro bekerja sama dengan pemerintah kota Yogyakarta dan UPT (Unit Pelaksanaan Teknis) Malioboro.<sup>6</sup> Didik Kristiadi, IR, MLA, MAUD, Dosen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Gadjah Mada menanggapi, “Melihat Malioboro itu kita harus melihat secara arif. Kita bisa melihat dari estetika, etik, dan *logic*. Membuat sesuatu jangka panjang harus memuat tiga dimensi itu.”<sup>7</sup> Didik membayangkan bahwa jalan bisa menjadi tempat pembelajaran lingkungan yang kompeten.

Charles Baudelaire (sebagaimana dikutip Nas, 2012: 431) memperkenalkan konsep *flâneur*—bisa dimaknai dalam Bahasa Indonesia sebagai pengeluyur atau pelancong iseng— di tahun 1863, dia menuliskan demikian:

*For the perfect flâneur for the passionate spectator, it is an immense joy to set up house in the heart of the multitude, amid the ebb and flow of movement, in the midst of the fugitive and the infinite. To be away from home and yet to feel oneself everywhere at home; to see the world, to be at the centre of the world, and yet to remain hidden from the world [...].*

Di era modern, ide *flâneur* memainkan peranan penting dalam evaluasi kehidupan sosial di sebuah kota dan urbanisasi yang terjadi di dalamnya. *Flânerie* disusun oleh konfrontasi di antara kota dengan latar belakang biografis tiap-tiap *flâneur*, antara keadaan yang familiar sekaligus asing, *flânerie* karenanya adalah suatu bentuk eksplorasi etnografis, dan *flâneur* bertindak untuk mengumpulkan pengetahuan atas kotanya (Nas, 2012: 431-432). Merekalah, para penghuni kota, yang mengombinasikan aktivitas berkeluyur, observasi, partisipasi, serta investigasi secara berulang. Dengan menjadi *flâneur*, mereka menegaskan empat elemen diskursif, yakni *gaze*, produksi pengetahuan, produksi tekstual, dan waktu. Aktivitas pokok dalam *the gaze*, tatapan atau pandangan, adalah observasi dan refleksi. Untuk mencapai hal itu,

mereka perlu memberikan perhatian pada detil-detil kejadian atau obyek, tanda-tanda, serta mengamati sekitarnya. Meski melebur bersama kerumunan yang ada di sekitarnya, mereka tetap independen dan anonim, dengan cara inilah *flâneur* bisa mengartikulasikan kebebasan mereka di arena tempat mereka berkeluyur. Pada elemen kedua, para penghuni kota sebagai tukang keluyur dapat memproduksi pengetahuan melalui bidang-bidang keilmuan atau teks media serta teks estetika. Selanjutnya dalam perihal waktu, kerap kali *flâneur* mendobrak pakem waktu yang ditetapkan oleh rezim kapitalisme, sebab mereka justru berkeluyur guna mendemonstrasikan pemanfaatan waktu senggang guna meresistensi penetapan waktu oleh rezim kerja kapitalis (Trivundža, 2011: 73-79).

<sup>6</sup> Pemberitaan tanggal 1 Februari 2017 dengan judul “Revitalisasi Malioboro Tahap II Bakal Habiskan Rp 17 Miliar”, diakses dari tautan <http://economy.okezone.com/read/2017/02/01/470/1606521/revitalisasi-malioboro-tahap-ii-bakal-habiskan-rp17-miliar>.

<sup>7</sup> Diambil dari video wawancara Pemuda Tata Ruang dengan alamat <https://www.youtube.com/watch?v=sHGEZ4srHLY>.

### **Mengonsumsi *Commercial Walking Area* di Kota Yogyakarta**

Dari ilustrasi di atas kita bisa melihat bagaimana kondisi jalan-jalan yang saling terhubung di kawasan Malioboro, tidak hanya jalur pedestrian melainkan juga jalan raya di sekelilingnya. Jalan di Asia Tenggara memang erat kaitannya dengan sektor perdagangan, dipadati pula oleh interaksi antarmanusia dari banyak golongan dan lapisan kelas sosial. Jalan, karenanya bisa dipahami sebagai suatu tempat bagi perpindahan, jalan adalah tempat untuk melintas, jalan mewadahi pergerakan rupa-rupa, postur, dan beragam bentuk manusia (Jacobs sebagaimana dikutip oleh Raihana, 2007: 48). Kehidupan di kota-kota Asia Tenggara, Indonesia salah satunya—Yogyakarta di kasus ini—merekpresentasikan wujud ruang yang dimanfaatkan bagi pertumbuhan perdagangan informal, tidak hanya bagi akses kendaraan bermotor dan pejalan kaki. “*Life between buildings*” memberikan peluang sekaligus tantangan bagi para penghuninya (*dwellers*) (Raihana, 2007: 52). Jalan merupakan ruang bagi khalayak yang paling banyak ditemui di suatu kota, jalan juga paling banyak dalam segi luasan dan paling banyak menampung interaksi. Sejak menjadi prasarana, jalan tidak lagi sekadar ruang antropologis yang dihuni, melainkan juga ruang instrumental yang dikonsumsi oleh individu-individu yang menumpang untuk lewat (Raihana, 2007: 8-9).

Dengan berjalan, mengalami ruang dan waktu, berhenti dan berkelok sesuka hati, para pejalan bisa mengambil jeda dan jarak terhadap kota yang mereka diami.

Di situlah muncul

pandangan atas kota sebagai ruang yang mereka tinggali menjadi lebih terang dan jelas. Kajian atas tempat (*place*) dikembangkan pada dasarnya karena hampir semua teori sosial dan budaya mengandung seluruh penjelasan atas tempat—atas relasi spasial, juga tidak lupa relasi temporal (waktu)—dengan cara-cara tersendiri. Konsep konsumsi menyebutkan bahwa konsumen seharusnya diberikan keleluasaan untuk mengindikasikan apa yang mereka gunakan atau lakukan, apa yang mereka konsumsi. Keterikatan antara aktivitas konsumsi dengan ruang tempat aktivitas ini berlangsung, dalam penjelasan John Urry (1995: 1; Budiman, 2002: 36) disebabkan karena tempat (*place*) yang mewadahi aktivitas itu menyediakan konteks spasial (*spatial context*) yang di dalamnya benda ataupun jasa bisa digunakan, dibeli, dibandingkan, dan dievaluasi. Sebuah ruangan tidak berfungsi semata-mata sebagai latar fisik, melainkan juga sebagai pusat-pusat konsumsi (*centres of consumption*) yang mengelilinginya.

Konsumsi terabaikan dari jangkauan ilmu sosial hingga tahun 1980-an, namun saat ini konsumsi mulai dilirik sebagai praktik yang signifikan yang menunjukkan tindakan dan ekspektasi dari orang-orang yang melakukannya, sebagai konsumen, yang memainkan peran penting dalam mempertahankan kehidupan sosial mereka (Miles dan Paddison sebagaimana dikutip Jayne, 2006: 7). Konsumen dalam penelitian ini adalah seluruh narasumber, baik GS, GA, RS, KA, YS, dan PW, termasuk orang-orang yang diberitakan dalam media massa sebagai pengunjung Malioboro di saat senggang mereka. Slater (sebagaimana dikutip Jayne, 2006: 21) menyebutkan bahwa kultur mengonsumsi tidak hanya sebatas pembelian, penggunaan material atau produk industrial maupun intelektual, termasuk pengalaman mereka sebagai konsumen bisa turut membentuk kota yang lebih baik. Penting melihat bahwa perkembangan kota modern tidak hanya terpusat pada lokasi-lokasi perbelanjaan atau perdagangan,

perkembangannya tergantung pula pada kebijakan publik, institusi, mekanisme pemerintah yang dimaksudkan untuk memantau pasar dan mengubah praktik industri. Karenanya pemerintah setempat perlu menyediakan infrastruktur dan dukungan bagi pertumbuhan kotanya, seperti perlengkapan kerja, edukasi, transportasi, sistem pembuangan limbah yang memadai, penanggulangan kemiskinan, dan sebagainya (Jayne, 2006: 24). Sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh YS saat ditanyai mengenai keluhan-keluhan para pedagang yang merasa pendapatnya turun akibat pengalihan kantong parkir ke Taman Abu Bakar Ali, “Menurutku itu bukan dua hal yang mesti berbanding terbalik *yo*. *Kalo* infrastrukturnya bisa digarap dengan baik justru omzetnya (omzet pedangang-**pen**) bisa meningkat karena kalau logika oversimplistiknya, *space* yang sama *kalo* hanya diisi pedestrian versus diisi motor, mobil, dan lain-lain kan manusianya banyak *kalo* diisi pedestrian *tok*.” Di kasus Malioboro, pedestrianisasi diambil sebagai langkah menciptakan rupa kota supaya bisa dinikmati oleh penghuninya. Langkah ini telah diambil oleh pemerintah di banyak negara sejak puluhan dekade, bahkan abad lalu, sebab manusia pada hakikatnya perlu merasakan geliat urban di dalam kota yang mereka tinggali untuk berkumpul di ruang publik yang terbuka dan bersosialisasi.

Di Malioboro pedestrianisasi ditempatkan dalam sebuah kawasan komersial, turistik, dan historis yang menggabungkan aktivitas berjalan, berkeluyur, dan berbelanja. Tujuannya adalah mempromosikan kultur jalan kaki dalam upaya menciptakan kota yang layak huni yang diawali dari suatu kawasan yang amat populer, harapannya adalah semakin banyak orang yang mau melakukannya. Selain itu, tentu saja, pemerintah setempat turut bisa mendorong *urban branding* Yogyakarta (Balsas, 2014: 256-257). *Urban branding* yang dipamerkan melalui aksi

pedestrianisasi Malioboro ada komoditas yang ditawarkan. Appadurai (1989: 6) menjelaskan bahwa komoditas merupakan segala sesuatu yang ditujukan bagi pertukaran. Appadurai menjelaskan bahwa nilai sebuah komoditas tidak hanya ditentukan oleh pemakaiannya dan manfaat (*use value*), melainkan juga dinilai dari seberapa jauh sesuatu tersebut bisa dipertukarkan (*exchange value*). Maka dari kehadiran mereka sebagai pejalan, pelancong, penghuni di suatu lokasi, mereka mengonsumsi suatu komoditas, dalam hal ini kawasan Malioboro dengan tujuan mempertukarkan nilai. Praktik konsumsi yang mereka lakukan tidak berhenti sampai di nilai guna, namun kerap kali pemenuhan hasrat, keingintahuan, *gaze*, sampai status sosial. Di bawah kapitalisme, komoditas mengambil posisi eksklusif dari pertukaran nilai. Dari obyek komoditas inilah, baik artefak material maupun nonmaterial, turut membentuk kehidupan seseorang (Jayne, 2006: 8). Kajian atas konsumsi menjelaskan bahwa praktik tersebut lekat dengan praktik yang menyusun identitas. Konsumsi tidak terjadi dalam satu kali tindakan saja, namun selalu berulang membentuk suatu sirkuit *use and reuse*—penggunaan dan pengolahannya kembali (Jayne, 2006: 77).

Dalam subbab ini, praktik mengonsumsi ruang semakin kentara. Soja (sebagaimana dikutip Jayne, 2006: 128-129) menjelaskan bagaimana ruang dikonstruksi sebagai lokasi yang riil, yang terbayangkan (*imagined*), dan dialami langsung (*perceived*) melalui tiga elemen pembentukan *dialectics of spatiality*—dialektika dari ruang, yakni: (1) praktik spasial (*spatial practice*) didefinisikan sebagai produksi dan reproduksi material fisik yang menjadi medium dari aktivitas manusia, seperti jalan, gedung, taman, tempat parkir, toko, dan sebagainya. Selanjutnya (2) representasi dari ruang (*representations of space*) yang hadir dalam dokumen-dokumen resmi, tata rencana, buku, media-media, bahkan penulisan ilmiah. Kemudian



(3) ruang representasi (*spaces of representation*) adalah kombinasi dari kedua elemen di atas, ini adalah *thirdspace* (ruang ketiga), ruang yang dihuni dan dialami secara langsung. *Thirdspace* adalah ruang yang kita rasakan langsung, di dalamnya para penghuni bisa merasa layaknya berada di rumah atau justru terasing dan terancam. Sebagai bagian dari *urban dweller*, YS merespon *thirdspace* Malioboro dengan menjelaskan intensinya atas kawasan terbarukan ini, “Teduh, misal dengan kanopi tanaman rambat. Bersih, Malioboro yang dulu *kan* pesing karena limbah kaki lima, jadi kaki lima ini perlu dipikirkan juga misal didaftar dan ditata di satu lokasi yang disiapkan jaringan sanitasi sekalian, mencontoh Pemda DKI di Monas misalnya, nyaman, estetik, aman. Pasang CCTV *lah*... Bisa saling menumbuhkan itu, tidak mesti kontradiktif.”

Ruang ketiga bagi setiap individu bisa saja tidak sama, pengalaman dan refleksi antara narasumber saya yang notabene lahir dan besar di Jogja tidak selalu sama dengan para pelancong yang datang dari luar Yogyakarta. Saat saya melakukan observasi lapangan di jalur pedestrian Malioboro, nyatanya orang-orang tidak saja sibuk berjalan kaki, tidak sedikit pula yang asyik *nongkrong* di bangku-bangku yang disediakan di situ. Banyak juga yang berfoto. Mereka menggunakan *smartphone* untuk memotret, ada pula yang menggunakan DSLR. Di foto-foto yang mereka ambil melalui *gadget* mereka, para pelancong ingin membuktikan bahwa mereka telah berada di sana. Citra-citra menunjukkan bahwa mereka mencapai status “*having been there*”, bersamaan dengan mereka menandai teritori baru secara simbolik, menunjukkan kekuasaan yang mereka miliki, juga selera dari pencapaian mereka menemukan- menemukan destinasi-destinasi lanskap nan molek (Parmeggiani, 2010: 99). Seperti yang saya singgung sebelumnya, dalam *tourist gaze* konsumsi turut hadir,

para pelancong mengonsumsi lanskap secara visual lalu direkam melalui sebuah medium, kemudian direproduksi ke dalam teks-teks media foto. John Urry (1995) menjelaskan bahwa relasi antara suatu tempat atau lokasi dengan praktik konsumsi dapat dilihat dari empat hal, yang pertama tempat ditawarkan dan “dijual” sebagai pusat-pusat konsumsi, darinya baik produk barang atau jasa dikomparasi, dievaluasi, digunakan, dan dibeli; yang kedua suatu tempat dikonsumsi khususnya secara visual; (3) tempat bisa secara literer dikonsumsi, itulah mengapa suatu tempat bisa habis, dinyatakan sudah usang, rusak, dan reyot karena dikonsumsi terus-menerus.

Narasi urban lain yang bisa saya ketahui dalam proses wawancara adalah komparasi serta evaluasi yang direfleksikan oleh narasumber. Mereka membandingkan, merefleksikan, serta mengevaluasi praktik berjalan di Malioboro dengan dengan lokasi lainnya.

GA: Dia bercerita bahwa pengalamannya berjalan kaki yang nyaman itu terjadi saat berada di kawasan sekitar Sudirman-Thamrin, Jakarta. Berjalan kaki dari Plaza Indonesia menuju arah Sarinah, selain itu di kawasan SCBD. Sayangnya, setelah keluar dari area tersebut, GA tetap menemui kesemrawutan jalan raya. Pengalaman lainnya adalah ketika GA berada di area pedestrian di Stuttgart, Jerman, “Yang di area pedestrian itu benar-bener steril, ga ada yang parkir, ga ada yang jualan. Kalau aku perhatikan di sana itu selalu ada bangku setiap beberapa meter. Kalau di area komersial, mereka kebanyakan juga window-shopping, jalan berapa meter terus lihat- lihat. Kalau di Jerman itu koneksinya adalah halte dan subway, lorong menuju kereta bawah tanah. Di beberapa (lokasi-**pen**) aku juga lihat tersedia *lift*, biasanya dipakai untuk difabel atau lansia.”

RS: “Pernah, di kota lain, di Bandung, di Braga (tahun 2017). Kawasan turistik juga. Jalannya malam-malam, jalan di Braga itu lebih kecil dua arah, konblok. Konblok itu bisa untuk memperlambat, bisa untuk membedakan kawasan. Yang mengitari itu adalah toko dan café. Yang lebih bagus menuruku karena tetap dipertahankan bentuk kunonya. Jadi ceritanya *nginap* di hotel dekat situ, *trus* sengaja menikmati kawasan Braga di malam hari dengan berjalan kaki, lalu mampir *ngopi*, dan balik ke hotel. Dingin, anginnya besar, tapi tidak hujan. Mantap,” ujarnya.

GS: Pengalaman serupa adalah saat berjalan-jalan di Chinatown di Singapore

dan Wangsa Maju di Kuala Lumpur. Keduanya memang spot turistik tapi GS memiliki pengalaman menyenangkan berjalan kaki di situ. Meski demikian, GS justru merasa yang paling dia sukai adalah bila berjalan kaki tidak di lokasi-lokasi turistik. Lokasi-lokasi permukiman warga di sekitar Tamansari dan Tembok Beteng baginya menyenangkan untuk ditelusuri tanpa terlalu “menjual”.

YS: “Di Bali *yo akeh...* Ada semacam area yang bustling, dalam konteks itu malah jalan-jalan kecil yang intim, jalan-jalan utama *urip sih* tapi coraknya beda, *ga se-bustling* Oberoi. Atau di Taipei, yang hampir di seluruh kota karena menyenangkan untuk jalan-jalan.”

Dari cerita-cerita yang mereka bagikan maka relasi antara konsumsi dengan dinamika perkotaan bisa dimediasi oleh interaksi antara praktik-praktik dan proses spasial, ekonomi, politik, sosial, serta kultural (Jayne, 2006: 15). Mereka hadir sebagai penghuni yang tidak terbatas, justru mereka yang aktif menspasialisasi, “*They are not localized, it is rather they that spatialize*” (de Certeau, 1984: 97).

## BAB IV

### PENUTUP

Dari uraian di atas, analisis temuan data dan pembahasan yang telah saya lakukan, maka commercial pedestrian area yang saat ini tengah dibangun di kawasan Malioboro merupakan suatu arena yang menyediakan komoditas bagi para urban dwellers supaya dapat dikonsumsi. Praktik konsumsi yang mereka lakukan, tersebar mulai dari penduduk lokal, pendatang yang sedang melancong, para pedagang, tukang parkir, termasuk pedestrian itu sendiri, tidak hanya mengonsumsi material fisik, namun juga citra visual, peristiwa, perjalanan, tanda-tanda. Seluruhnya berkumpul membentuk suatu narasi dalam dinamika perkotaan, dalam riset ini adalah Yogyakarta. Menarik untuk mendalami lebih lanjut, salah satu strategi urban branding yang dijalankan oleh Pemda DIY ini, yaitu pedestrianisasi Malioboro.

Sebab, seperti yang diujarkan oleh Urry (2002: 174) terdapat empat hal yang saling terhubung ketika *urban dwellers* mengonsumsi lingkungan fisik, yaitu: (1) *stewardship*, penataan untuk menyajikan suatu area yang layak huni bagi generasi selanjutnya (2) eksploitasi kawasan atau sumber daya alam lainnya secara tepat guna (3) *scientisation*, memperlakukan lingkungan sebagai obyek insvestigasi ilmiah (4) dan *visual consumption*, mengonsumsi nilai visual dan estetis dari lanskap-lanskap kota. Berangkat dari cara ini, bisa saya simpulkan bahwa tujuan dari pelaksanaan proyek ini, bisa mengakomodasi elemen humanis sekaligus komersial. Keduanya bisa memenuhi paling tidak dua kebutuhan utama, yaitu: humanisme yang terus diusahakan supaya lestari dan kian terasa di pusat kota Yogyakarta, di mana sasaran utamanya adalah pedestrian. Selain itu, penguatan segi komersial, dari sini berasal dari praktik

pelancongan atau turisme yang tetap dipertahankan Pemda DIY. Karenanya saya rasa, agenda pedestrianisasi semacam ini patut diapresiasi dan didukung oleh banyak pihak. Bukan saja menambahkan citra kota Yogyakarta yang habitable, namun juga membangkitkan geliat kota untuk terus berkembang. Meski seringkali praktik konsumsi diremehkan, dengan keberadaan pedestrian di tengah-tengah Malioboro, justru cara inilah yang bisa dibilang tepat untuk menjaga agar suatu ruang selalu bergeliat. Dengan cara mendatangi pusat konsumsi, melakukan aktivitas di lokasi tersebut, membentuk jejaring sosial di dalam ruang, mengapresiasi sekaligus mengevaluasi, yang dilakukan terus menerus membentuk sirkuit kebudayaan.

Penelitian yang saya lakukan ini masih minor, saya merasa masih banyak yang bisa ditambahkan. Cara-cara yang bisa dilakukan antara lain adalah menyusun riset dengan data yang lebih luas, yang mengakomodasi suara-suara dari lebih banyak kelas sosial masyarakat untuk mengetahui tanggapan mereka atas kota yang mereka huni. Praktik konsumsi sendiri adalah suatu praktik di bidang ilmu yang patut untuk dilirik. Kajian-kajian atas konsumsi saya rasa tidak cukup bila berhenti di pusat kota saja. Praktik konsumsi bahkan bisa diteliti dari ruang yang kecil, seperti rumah, keluarga, dan merangkul isu-isu yang lebih beragam. Di antaranya: bagaimana konsumsi berelasi dengan gender, bagaimana menelusuri konsumsi di kota-kota lain selain Yogyakarta, dan masih banyak lagi. Selebihnya adalah persoalan kota, di tempat saya tinggal ini, isu-isu yang perlu digali begitu banyak dan beragam. Dengan mengetahui bagaimana media massa lokal membingkai berita tentang Yogyakarta, dari situlah ide-ide penelitian saya rasa bisa diangkat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Appadurai, Arjun (ed). (1986). *The social life of things: commodities in cultural perspective*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Balsas, Carlos. (2014). Walking and urban vibrancy, an international review of commercial pedestrians precincts. *Cidades, 11 (18)*, 230-260.
- Budiman, Kris. (2002). *Di depan kotak ajaib: menonton televisi sebagai praktik konsumsi*. Yogyakarta, IDN: Galang Press.
- Calfee, R. C., & Valencia, R. R. (1991). *APA guide to preparing manuscripts for journal publication*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Fairclough, Norman. (1995). *Critical discourse analysis: the critical study of language*. New York, NY: Longman Publishing.
- Jarvis, Robin. (1997). *Romantic writing and pedestrian travel*. New York, NY: St. Martin's Press, Inc.
- Jensen, Klaus Bruhn & Nicholas W. Jankowski (eds). (1991). *A handbook of qualitative methodologies for mass communication*. London, UK: Routledge.
- Kriyantono, Rachmat. (2008). *Teknik praktis riset komunikasi: disertai contoh praktis riset media, public relations, advertising, komunikasi organisasi, komunikasi pemasaran*. Jakarta, IDN: Kencana Prenada Media Group.
- Macdonell, Diane. (2005). *Teori-teori diskursus: kematian strukturalisme & kelahiran postrukturalisme dari althusser hingga foucault*. Jakarta, IDN: Penerbit Teraju.
- Mulyana, Deddy dan Solatun (eds). (2007). *Metode penelitian komunikasi: contoh-contoh penelitian dengan pendekatan praktis*. Bandung, IDN: PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Nas, Peter J.M.. (2012). The urban anthropologist as flâneur: the symbolic pattern of Indonesian cities. *Wacana, 14 (2)*, 429-454.
- Parmeggiani, Paolo. 2010. "Integrating Multiple Research Methods: A Visual Sociology Approach to Venice" dalam Burns, P. et. al. (eds). *Tourism and Visual Culture, Vol.2*.
- Raihana, Hani. 2011. *Negara di persimpangan jalan kampusku*. Yogyakarta, IDN: Impulse.
- Schrage, Dominik. (2012). The availability of things: a short genealogy of consumption. *Krisis: Journal for Contemporary Philosophy, 1*, 5-20.
- Trivundža, Ilija Tomanić. (2011). Dragons and arcades: towards a discursive construction of the flâneur. *The Researching and Teaching Communication Series: Critical Perspective on the European Mediasphere*. Ljubljana: Faculty of Social Sciences.
- Urry, John. (1995). *Consuming places*. London, UK: Routledge.
- Urry, John and Jonas Larsen. (2011). *The tourist gaze 3.0*. Nottingham, UK: SAGE Publication Ltd.
- Yin, Robert K. (1994). *Case study research*. London, UK: SAGE Publications.

## SUMBER

## ELEKTRONIK

- (2016, Desember 13). *Pedestrian malioboro dilaunching 22 desember 2016*. *Tribun Jogja*. Diakses dari <http://jogja.tribunnews.com/2016/12/13/pedestrian-malioboro-dilaunching-22-desember-2016>
- (2017, Februari 1). *Revitalisasi malioboro tahap II berlanjut di maret 2017*. *Tribun Jogja*. Diakses dari <http://jogja.tribunnews.com/2017/01/19/revitalisasi-malioboro-tahap-ii-berlanjut-di-maret-2017>
- (2017, Maret 6). *Revitalisasi malioboro tahap II dikerjakan oleh kontraktor tahap I*. *Tribun Jogja*. Diakses dari <http://jogja.tribunnews.com/2017/03/06/revitalisasi-malioboro-tahap-ii-dikerjakan-oleh-kontraktor-tahap-i>
- (2017, Juni 30). “Nuthuk” harga, warung lesehan di malioboro ditutup. *Detik*. Diakses dari <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3544591/nuthuk-harga-warung-lesehan-di-malioboro-ditutup>
- (2017, Juli 12). *Sultan minta jalan-jalan sirip sekitar malioboro dibenahi*. *Tempo*. Diakses dari <https://travel.tempo.co/read/news/2017/07/12/204890926/sultan-minta-jalan-jalan-sirip-sekitar-malioboro-dibenahi>
- (2017, Juli 30). *Revitalisasi malioboro tahap II berlanjut di maret 2017*. *Tribun Jogja*. Diakses dari <http://jogja.tribunnews.com/2017/01/19/revitalisasi-malioboro-tahap-ii-berlanjut-di-maret-2017>

