

Penolakan NYIA dalam Dinding Kota: Analisis Geo-Semiotik pada Jembatan Amarta Yogyakarta

Bagus Aji Waskyto Sugiyanto | Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Widya Mataram (UWM) Yogyakarta email korespondensi di
bagusajy89@gmail.com

Latifa Zahra | Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Widya Mataram (UWM) Yogyakarta email korespondensi di
fayuki@gmail.com

Fendy Suranto | Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Widya Mataram (UWM) Yogyakarta

ABSTRAK

After the construction of the Yogyakarta International Airport (YIA) Airport, various protests emerged. One of the medium used to convey these aspirations is through street art on the walls of the Amarta Bridge. Behind the exposure of the YIA discourse, there are a variety of human activities on the bridge. This study uses geo-semiotic analysis, which is intended to be able to see the space production on the Amarta Bridge. Based on the results of this research, it could be argued that even if the Amarta Bridge has different function, the protests against the YIA through street art in the walls of the Amarta Bridge could be the medium in creating consensus in terms of patterns, attitudes, and support.

Keywords: street art, YIA, Amarta, geo-semiotic, space production.

A. Pendahuluan

"Sesuk ning tlatah Temon kene bakal ana wong dodolan cam cau ning awang-awang. Tlatah Temon kene bakal dadi susuhe kinjeng wesi. Tlatah saka lor Gunung Lanang lan kidul Gunung Jeruk bakal dadi kutha, Glagah bakal dadi mercusuaring bawono." (Joko Widodo)

Pernyataan Presiden Joko Widodo tersebut diucapkan ketika peletakan batu pertama pembangunan Yogyakarta Internasional Airport (YIA) pada tahun 2017 yang lalu. Peristiwa itu menunjukkan suatu babak awal dan akhir bagi pemerintah dan rakyat Yogyakarta. Awal dari

pemerintah untuk melakukan pembangunan mega proyek bernilai 9,3 triliun rupiah yang akan dibagi dalam dua tahap pembangunan dan total akan memakan waktu 21 tahun (2020-2041). Akhir bagi rakyat (khususnya bagi pihak yang kontra) dengan kebijakan pembangunan YIA untuk berdialog memperjuangkan aspirasi mereka. Kontestasi megaprojek YIA tidak hanya terjadi di Kulon Progo saja, tensinya juga terasa hingga ke pusat kota. Kemunculannya tidaklah dengan megah bak primadona panggung, dia muncul dengan sembunyi-sembunyi. Melalui mural, *grafitti*, poster, dan *sticker* yang beredar pada dinding-dinding di perkotaan. Keberadaan

medium yang merupakan *street art* (seni jalanan) ini tentu saja memiliki perbedaan dalam bentuk desain, tetapi memiliki satu pesan yang sama: menolak pembangunan YIA.

Resonansi berita pembangunan YIA yang sering mendengar di warga Yogyakarta memang tidak selalu jernih. Sebagai contoh kejadian yang terjadi di Kulon Progo pada penghujung tahun 2017, ketika tim gabungan, kepolisian, TNI, dan petugas PLN atas prakarsa PT Angkasa Pura I melakukan pemadaman listrik dan pembongkaran pintu dan jendela rumah. Naasnya, saat kejadian sedang terjadi hujan lebat dan angin kencang. Sri Sultan Hamengkubuwono X akhirnya angkat bicara, walau sayang tokoh yang dianggap sebagai pengayom rakyat Yogyakarta justru kali ini lebih berpihak pada pihak PT Angkasa Pura I. Begini pernyataan Sultan sebagaimana dikutip Tirto.id:

“Daripada dipaksa lebih baik kesadaran sendiri. Kesadaran sendiri lebih baik, masak apa-apa harus dipaksa..... Semua sudah dibayar dan diberi waktu. Kesepakatannya, dua hari lalu harus dikosongkan. Kalau pengosongannya pas bencana, hanya kebetulan saja,”

Pernyataan oleh Sultan ini menuai beberapa tanggapan salah satunya dari Direktur Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Yogyakarta Hamzal Wahyudin, yang seperti dikutip Tirto.id (2017) berpendapat ganti rugi sebagai pembenaran mengusir warga adalah dalil yang keliru. Sebab, menurutnya, warga bertahan bukan karena uang tapi lantaran lahan yang mereka diami telah lama menjadi sumber penghidupan.

Konsekuensi logisnya adalah munculnya rentetan pesan *street art* menolak pembangunan YIA pada dinding kota.

Hal tersebut terjadi karena Kota Yogyakarta sendiri sudah memiliki tradisi *street art* yang kuat. Butuh penelitian yang lebih dalam untuk membahas awal mula *street art* dari sisi historis. Namun, kita dapat melihat pada sebuah proyek yang dilakukan tahun 2002 yang diinisiasi oleh komunitas seni Apotik Kota (sekelompok seniman yang memfokuskan kegiatannya pada seni publik dan membangun dialog dengan masyarakat). Proyek yang dinamakan “sama-sama” ini mengajak publik untuk turut serta dalam menghisasi tembok-tembok dengan hiasan mural. Walikota Yogyakarta saat itu Hery Zudianto memberikan respon yang positif terhadap proyek ini. Walaupun, gerakan yang akhirnya diadopsi oleh pemerintah Yogyakarta ini dapat dikatakan “penertiban” karena menghilangkan daya gigitnya pada penguasa.

Terbukti pada tahun 2013 salah satu seniman jalanan Yogyakarta Muhammad Arif ditangkap karena menebalkan tulisan “Jogja Ora Didol” yang telah ditutup cat oleh satuan polisi pamong praja (Satpol PP). Sebagai medium komunikasi, fungsi *street art* tidak hanya terletak pada segi estetika saja tetapi berfungsi sebagai katalisator problem sosial. Raphael Schater (2008:35) menjabarkan *street art* sebagai berikut:

“Street-art (or if you prefer, graffiti), in its various forms and manifold designs, is one of the most ubiquitous sources of visual culture in the contemporary urban metropolis. Since its modern inception in the 1960s and '70s,

illegally placed images have remained a focal issue for both artists and public authorities...[Indeed,] It is, on the one hand, considered to be pure, unmediated expression and the most natural manifestation of public art; but, on the other, it is considered to be defacement, destruction, and an anathema to a 'civil' society."

Jika kita telaah definisi tersebut, *street art* adalah bentuk komunikasi yang mengandalkan elemen visual. Ia terletak pada daerah perkotaan dan merupakan manifestasi natural dari seni publik. Karena itu ia dianggap sebagai perusak atau pengganggu jika dilihat dari perpektif estetik kota. Dalam bentuk yang paling konkrit kita bisa melihat pada mural, *graffiti*, poster, dan bentuk visual lainnya yang berada di dinding-dinding suatu bangunan. Penempatan *street art* memang terkesan sporadis dan sembarangan. Berada di pinggir-pinggir jalan perkotaan, atau terkadang tembok-tembok bangunan yang tidak dipakai. Tetapi jika melihat dalam perspektif ruang, hal tersebut bukanlah tanpa maksud. Beberapa pengkaji sosial ruang seperti Urry (2017) dan Barker (2008) memiliki pemahaman sebagai hasil dari konstruksi sosial, dari relasi-relasi sosial yang dinamis dan terus berubah dan selalu bertaut dengan pertanyaan seputar kekuasaan dan simbolisme.

Di sinilah titik tolak objek penelitian ini mengacu pada Jembatan Amarta yang berada di Jalan Abu Bakar Ali. Jalan ini merupakan wilayah yang kerap menjadi tempat hilir mudik kendaraan dan pejalan kaki. Sebagai medium *street art*

dinding-dinding pada Jembatan Amarta merupakan tempat yang strategis dan memiliki sejarah yang sudah lama. Tidak adanya aturan mengenai *street art* yang ketat membuat para seniman jalanan kerap menumpahkan karyanya dalam dinding jembatan ini. Dalam objek *street art* yang lebih rinci, Arsanti (2013) menyebutkan bahwa mural merupakan cara seniman berpolitik yang merupakan gaya baru dan disebut dengan *daily politics* (politik sehari-hari) di mana isu yang diangkat seniman dalam karya mereka adalah representasi atas realitas kehidupan sehari-hari, seperti realitas sosial, politik, ekonomi, dan budaya.

Gambar 1



Poster Penolakan NYIA di dinding Jembatan Amarta

Gambar 2



Mural Penolakan NYIA di dinding Jembatan Amarta.

Penggunaan dinding jembatan sebagai medium perlawanan mengubah fungsi jembatan tidak hanya sebagai akses transportasi tetapi juga galeri kritik. Perubahan ini yang dijelaskan oleh sosiolog neo-marxist Henri Lefebvre (1991) bahwa ruang adalah produk sosial. Ruang bukanlah entitas yang ada dalam dirinya sendiri (*it in self*) tetapi merupakan ruang sosial atau terkait dengan gejala sosialnya. Pemikiran Lefebvre dipengaruhi pemikiran Marx tentang buruh dalam proses produksi, bahwa dalam sistem kapitalis buruh sebagai entitas yang konkret (mutlak) telah teralineasi menjadi entitas yang abstrak. Buruh hanya dianggap ada dalam satuan waktu kerja yang nantinya masuk dalam perhitungan komoditi yang dihasilkan, sehingga buruh sebagai entitas mutlak (manusia) berubah menjadi abstraksi di dalam sebuah komoditi. Demikian juga ruang, Lefebvre (1991) memandangnya sejalan dengan pemikiran Marx tersebut, bahwa ruang dalam dunia kapitalis saat ini telah mengalami “sublasi”

sehingga teralineasi menjadi sesuatu yang abstrak.

Munculnya beraneka ragam *street art* penolakan terhadap YIA di jembatan Amarta yang terletak pada pusat kota Yogyakarta bukanlah tanpa maksud. Ada individu atau kelompok yang ingin menyampaikan aspirasinya walaupun secara kebijakan, Pembangunan YIA sudahlah final. Pemilihan ruang *street art* menjadi menarik untuk dikaji apalagi ruang tersebut sering dilalui oleh hilir mudik manusia dan juga sering dijadikan sebagai tempat berkumpul masyarakat Yogyakarta. Dari latar belakang tersebut, maka dapat ditarik rumusan masalah penelitian tentang bagaimana produksi ruang pada dinding jembatan Amarta.

Perspektif Teoritik

Street Art dan Produksi Ruang Sosial

Sempat sebelumnya dibahas sejenak mengenai *street art* sebagai medium narasi-narasi original rakyat yang non-estetik. Sifat estetis disini lebih ditentukan pada posisi siapa pemegang otoritas ruang simbolik, karena ruang tidaklah netral. Pada kasus ini adalah Pemerintah Yogyakarta. Seperti yang dijelaskan oleh Martin Irvine (2012:242):

“Street art continually reveals that no urban space is neutral: walls and street topography are boundaries for socially constructed zones and territories, and vertical space is regulated by regimes of visibility. Leaving a visual mark in public urban space is usually technically illegal and often performed as an act of non-

violent civil disobedience."

Penjelasan Irvine tentang *street art* membentuk dua dimensi konseptual *pertama*, tidak ada ruang kota (*urban space*) yang netral. Yang *kedua*, *street art* adalah tindakan dari ketidaktertiban rakyat terhadap regulasi pemerintah. Dapat ditarik benang merahnya bahwa secara legal produksi ruang diciptakan oleh pemilik otoritas teks (pemerintah). Oleh itu sebabnya *street art* dianggap sebagai tanda ketidaktertiban akan regulasi pemegang otoritas teks. Disinilah titik temu *street art* sebagai *urban politics*, khususnya politik keseharian (*everyday life politics*) warga dalam mengonsumsi (sekaligus memproduksi) ruang penolakan YIA.

Henri Lefebvre dalam *the Production of Space* (1991), menjelaskan pandangannya tentang ruang dalam kaitannya dengan pembentukan interaksi sosial atau sebaliknya. Ruang spasial membentuk cara berpikir yang berpengaruh pada pola interaksi sosial yang berlangsung. Dalam hal ini, produksi spasial menentukan produksi sosial yang terlihat dari cara berpikir dan bertindak. Lefebvre (1991:26-27) mengungkapkan:

"(Social) space is a (social) product ... the space thus produced also serves as a tool of thought and of action; that in addition to being a means of production it is also a means of control, and hence of domination, of power"

Melihat penjelasan dari Lefebvre tersebut, ruang tidak saja dipahami sebagai tempat interaksi manusia, tetapi merupakan alat

yang digunakan untuk menciptakan kontrol dan dominasi. Dengan kata lain, ruang menjadi sarana untuk membentuk pemikiran dan tindakan. Lefebvre (1991) membuat rumusan yang disebut sebagai "*a conceptual triad of social space production*". Triadik konsep atas ruang dirumuskan Lefebvre sebagai berikut: a) praktik spasial (*spacial practices*), yang dipahami sebagai "*lived space*", ruang yang dihidupi. Konsep ini menunjukkan kohesi sosial atas suatu ruang ditentukan oleh derajat kompetensi dan kinerja dalam mengonsumsi ruang.

Praktik spasial mengacu pada produksi sekaligus reproduksi hubungan spasial antar objek sehingga menjamin keberlangsungan produksi ruang sosial dan relasinya. Produksi spasial menunjukkan interaksi dalam jejaring komunikasi, produksi, dan pertukaran yang berlangsung dalam kehidupan sehari-hari; b) representasi ruang (*representation of space*), berkenaan dengan pengetahuan, kode, tanda, simbol, dan pemaknaan atas ruang. Bagaimana ruang dalam konsepnya dan digunakan berdasarkan aktivitas tertentu sehingga kita dapat melihat seperti ruang untuk ilmuwan (universitas), seniman (panggung seni), masyarakat (desa, kota, ruang publik dsb), dan lain-lain. Representasi ruang melalui konstruksi citra dan konseptualisasi menciptakan sesuatu yang dimaknai warganya sebagai ruang. Oleh karena itu, Representasi ruang identik dengan ruang yang dipersepsikan (*perceived space*); c) ruang representasional (*representational space*), merupakan kebalikan dari konsep representasi ruang, ruang representasional merupakan dimensi simbolik sebuah ruang. Ruang seringkali merujuk pada kekuatan dan kekuasaan adikodrati yang berada di

luar ruang. Hal ini nampak pada hadirnya monumen, artefak, tugu, dan lain-lain.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode geosemiotik. Metode yang dikembangkan oleh Scollon dan Scollon (2003:4) ini dapat digunakan untuk membaca makna sosial dan relasinya dengan dunia material. Berbeda dengan metode semiotika pada umumnya yang terfokus pada makna tanda dalam bahasa geosemiotik lebih melihat tanda di dunia material. Dunia material ini adalah objek-objek kebendaan yang ada dalam lingkungan sehari-hari. Scollon dan Scollon (2003:8) menjelaskan terdapat tiga sistem utama geo-semiotik. Tiga sistem tersebut adalah: susunan interaksi, semiotika visual dan *place semiotics*. Tiga sistem utama geo-semiotik adalah: susunan interaksi, semiotika visual dan *place semiotics*. Susunan interaksi adalah penilaian tentang bagaimana aktivitas tubuh-tubuh manusia dapat menjadi indeks aktivitas sosial yang ada, di mana meliputi tuturan, pergerakan maupun gestur (Scollon dan Scollon, 2003:13). Semiotika visual, yaitu tanda-tanda meliputi teks dan gambar yang nampak secara visual. Sedangkan *place-semiotic* meliputi pembacaan terhadap semua simbol non-linguistik lainnya yang secara langsung atau tidak langsung mewakili bahasa.

Pemilihan geosemiotik pada penelitian ini beralasan pada pembacaan aspek-aspek ruang yang digunakan oleh tubuh subjek (manusia) dalam memproduksi ruang dalam Jembatan Amarta. Oleh karena itu tidak cukup jika pengumpulan data hanya mengandalkan

pengamatan subjektif dari peneliti tetapi perlu memahami respon masyarakat yang berada pada ruang tersebut secara langsung. Oleh karena itu pemahaman subjektif dari masyarakat juga diperlukan dalam pengumpulan data. Lokasi pada penelitian ini adalah Jembatan Amarta di Yogyakarta yang terdapat *street art* bertemakan perlawanan penolakan pembangunan YIA.

Dalam proses pengumpulan datanya, penelitian ini menggunakan 4 teknik pengumpulan data: observasi partisipatoris selama 10x dalam kurun waktu 2 bulan (Februari-Maret 2019), pencatatan lapangan, dan pengumpulan arsip historis, dan wawancara. Dalam penelitian ini, analisis data akan menggunakan perangkat analisis geo-semiotik yang disusun oleh Scollon dan Scollon. Terdapat tiga dimensi objek yang diteliti yaitu, susunan interaksi, semiotika visual, dan *place semiotics*. Jika dilihat dalam tabel akan terlihat sebagai berikut,

<i>Interaction order</i>	<i>Visual semiotics</i>	<i>Place semiotics</i>
<p>1. <i>Interpersonal distance (intimate, personal, social, public).</i></p> <p>2. <i>Personal front (appearance, behavior).</i></p> <p>3. <i>Units of interaction order (single, with, file or procession, queue, contact, service encounter, conversational encounter, meeting, people-processing encounter (interview, screening, examination), platform event, celebrative occasion).</i></p>	<p>1. <i>Pictures (represented participants modality, composition, interactive participants).</i></p> <p>2. <i>Material aspects of visual semiotics (moved from place semiotics, because they are intrinsic to the visually displayed language): code preference, inscription, emplacement.</i></p>	<p>1. <i>Perceptual spaces (moved from interaction order, because these can be independent from the human interactants): visual, auditory, olfactory, thermal, haptic.</i></p> <p>2. <i>Use spaces: frontage or public (exhibit/display, passage, special use, secure), backstage or private, regulatory spaces (vehicle traffic, pedestrian traffic, public notice), commercial space (e.g. holiday market, shelf display of goods), transgressive space (e.g. homeless hangouts).</i></p>

Hasil dan Pembahasan Jembatan Amarta dalam Semiotika Ruang

Jembatan Amarta yang berada di jalan Abu Bakar Ali merupakan wilayah yang kerap menjadi hilir mudik kendaraan dan pejalan kaki. Sebagai salah satu akses menuju jalan Malioboro yang merupakan titik destinasi wisata maka tidak heran jika volume kepadatan manusia yang hilir mudik ke daerah tersebut. Jembatan ini dipisahkan melalui penggunaan jalur kendaraan yang berbeda. Jalur sisi barat yang menuju ke arah Kotabaru dan jalur timur yang mengarah pada jalan Malioboro dan jalan Mataram. Pada kedua sisi jalur tersebut terdapat dinding penyangga jalur kereta api yang mengarah pada Stasiun Tugu. Terdapat *traffic light* pada sisi barat jembatan Amarta, hitungan mundurnya berkisar 40 hingga 60 detik sehingga termasuk dalam hitungan cepat dibanding *traffic light* di Yogyakarta.

Gambar 3



Jembatan Amarta sisi barat

Gambar 4



Jembatan Amarta sisi timur.

Berdasarkan pengamatan penulis dalam aspek *interaction order* terdapat berbagai aktivitas yang terjadi di ruang tersebut adalah, pejalan kaki yang melewati trotoar, pengguna kendaraan (seperti mobil, sepeda motor; maupun sepeda), *bomber* yang sedang membuat mural atau *grafiti* di malam hari, loper koran yang sedang menawarkan koran pada pengendara yang berhenti di *traffic light*, tukang becak yang sedang menunggu calon penumpang, warga desa setempat yang sedang bersantai di pinggir-pinggir jembatan, anak-anak kecil yang bermain di pinggiran jembatan, penjual warung *angkringan* yang menjajakan dagangannya, dan kelompok anak muda yang sedang berkumpul sembari melakukan swafoto.

Keberadaan salah satu warung *angkringan* favorit di Yogyakarta yang dekat dengan jembatan Amarta juga menjadi daya tarik kepada masyarakat untuk berkumpul di wilayah ini. Percakapan yang terjadi dalam aktifitas-aktifitas tersebut tentu berbeda-beda, dalam tingkat yang personal dapat dilihat pada aktifitas warga desa, para seniman *street art*, anak-anak kecil yang bermain, komunitas motor, dan para pembeli *angkringan*. Jenis percakapan tidaklah formal dan kaku. Pada tingkat sosial, kita dapat melihat pada aktifitas loper koran yang menawarkan korannya, penjual *angkringan* yang melayani pembeli. Bahasa yang digunakan adalah transaksional ekonomi dan sifatnya lebih kaku, walaupun kadang dibumbui dengan senda gurau tetapi jarak sosial yang lebih dominan muncul dalam aktifitas tersebut.

Gambar 5



Gapura Desa Ledok Tukangan di sisi timur Jembatan Amarta.

Gambar 6



Trotoar pada Jembatan Amarta

Dapat kita lihat pernyataan dari Sukir (55 tahun) yang berprofesi sebagai loper koran berikut:

“.....*la* aku *wis* (sudah) jualan 10 tahunan di sini. Macam-macam *wong tumplek blek nyampur dadi siji neng kene* (macam-macam orang bercampur menjadi satu di sini).”

Pernyataan dari Sukir memang terkesan membesar-besarkan jika dilihat dari penggunaan ruang yang berbeda dari tiap individu-individu di

jembatan Amarta. Sukir hanya melihat seakan-akan jika berada dalam satu ruang yang sama identitas tiap individu melebur menjadi satu. Di sini kita dapat melihat dengan jelas terdapat pemahaman Jawa yang menjunjung tinggi konsensus. Berbeda dengan Andi (23 tahun) sebagai anak komunitas motor yang lebih menggunakan jembatan Amarta sebagai tempat berkumpul komunitas tanpa melihat adanya interaksi dengan pengguna ruang yang lain. Kalaupun ada sifatnya lebih ke arah transaksional ekonomi. Dapat kita cermati pernyataan Andi sebagai berikut:

“neng kene (di sini) cuma buat ngumpul bareng bocah-bocah (teman-teman) se-komunitas. Ngobrol, guyon (saling bercanda), foto-foto.. paling ya tuku (beli) makan- minum neng (di) angkringan. Habis itu yauwes lanjut karo bocah-bocah meneh (melanjutkan bersama teman-teman lagi).

Terdapat sifat relasi identitas yang berbeda pada Sukir dan Andi. Jika Sukir melihat jembatan Amarta sebagai ruang kebersamaan pada lingkup identitas semua individu sedangkan Andi lebih menggunakan konsep kategorial pada identitas. Tentu ini disebabkan penggunaan ruang yang berbeda pada tiap individu-individu tersebut. Sukir menggunakan ruang sebagai mata pencahariannya yaitu looper koran, oleh karena itu interaksi yang dilakukan lebih terbuka dengan individu-individu yang berada di ruang tersebut. Sedangkan Andi menggunakan ruang dalam rangka rekreasi bersama teman-temannya, sehingga bersifat lebih eksklusif.

Walaupun Sukir dan Andi memiliki penggunaan ruang yang berbeda tetapi mereka mempunyai kemiripan dalam waktu penggunaan ruang yang panjang. Berbeda dengan Aris (26 tahun), salah satu pejalan kaki yang diwawancarai oleh penulis. Aris adalah pekerja di salah satu toko batik jalan Malioboro. Aris menggunakan jembatan Amarta hanya sebatas pada fungsionalnya saja, yaitu akses jalan. Pekerja yang tinggal di daerah Kotabaru ini sering menggunakan sarana trotoar pada jembatan Amarta untuk menuju tempat kerjanya, alasan tidak memilih berkendara lebih disebabkan karena akses parkir yang sulit di tempat kerjanya. Aris mengatakan tidak pernah berinteraksi dengan individu-individu lain yang berada di jembatan Amarta ketika melaluinya. Pernyataan Aris dapat dilihat sebagai berikut,

“.... iya Mas saya cuma lewat aja, tidak sempat menyapa dengan orang-orang yang lain. Mungkin karena saya juga lewat pada saat berangkat kerja jadi tidak sempat melihat yang lain...”

Jika menggunakan pemahaman Sukir tentang *tumplek blek dadi siji* atau kolektivitas antar individu justru ditemukan pada area warung *angkringan*. Angkringan ini terletak pada sisi selatan jembatan Amarta. Warung angkringan ini didominasi oleh anak muda sebagai pembelinya. Seperti beberapa warung angkringan di Yogyakarta yang sudah menjadi destinasi utama kuliner, fasilitas tikar disediakan untuk menampung pembeli yang hadir. Berbeda dengan warung angkringan tradisional yang hanya menyediakan tempat duduk di sisi-sisi gerobak untuk pembelinya.

Dari hasil wawancara dengan beberapa pembeli ditemukan keseragaman pada alasan utama mereka memilih warung angkringan tersebut sebagai tempat konsumsi. Alasannya bukan terletak komoditas angkringan tetapi pada suasana jembatan Amarta. Suasana yang dekat dengan Kali Code menimbulkan sensasi yang tenang dan nyaman pada pembeli. Ragam identitas para pembeli (mahasiswa, warga setempat, pekerja) tidak menyebabkan alasan yang berbeda tentang pemilihan tempat, angkringan tersebut menciptakan imajinasi yang sama tentang kolektifitas atas dasar penggunaan ruang pada jembatan Amarta.

Jika sebelumnya kita sudah membahas beberapa individu pengguna ruang yang dari konteks eksternal sekarang kita membahas dalam lingkup internal. Terdapat desa yang berada tepat di bawah jembatan Amarta, yaitu desa Ledok Tukangan. Pintu masuk desa ini terletak di sisi timur jembatan Amarta. Pada sore hingga malam hari beberapa warga Ledok Tukangan dapat ditemukan sedang duduk di tepi-tepi jembatan Amarta sembari berbincang-bincang dan mengamati hilir mudik kendaraan. Beberapa warga juga sering menggunakan warung angkringan sebagai sarana berkumpul, selain itu anak-anak kecil sering bermain di area jembatan melihat kereta api yang melalui jalur di atas jembatan tersebut. Seperti yang diutarakan salah seorang warga Ledok Tukangan Roni (nama samaran, 57 tahun) sebagai berikut,

“Warga sini beda-beda mas *nek ngumpul* (kalau berkumpul), ada yang suka di samping jembatan, *neng* (di) *angkringan*, *nek cah-cah cilik dolanane ndelokki kereta*

lewat (anak kecil mainannya melihat kereta api yang lewat) ... sudah lama seperti itu di sini mas, kalo *nggak gitu koyo ono seng kurang* (seperti ada yang kurang).

Berbeda dengan narasumber sebelumnya, pernyataan Roni lebih mengesankan sebagai kepemilikan ruang atas jembatan Amarta. Sebagai warga yang tinggal di daerah dekat dengan jembatan Amarta seakan-akan membuat jembatan tersebut termasuk dalam teritori desa. Jika melihat tata letak ruang di desa-desa pada bantaran Kali Code yang sempit dan padat, tentu menyebabkan tidak adanya lahan terbuka bagi warga desa dan arena bermain bagi anak kecil. Alasan inilah yang membuat warga Ledok Tukangan memprivatisasi ruang jembatan Amarta. Bahkan terkadang bersifat represif terhadap pihak luar yang dianggap mengancam keadaan. Seperti pernyataan Roni sebagai berikut,

“...*mbiyen kae ono seng balapan motor esok-esok, yo ditekani warga ben lungu* (dulu ada yang balapan motor pagi hari, lalu didatangi warga supaya pergi).

Persepsi warga atas kepemilikan atas ruang jembatan Amarta berdampak pada rasa untuk “menertibkan” keadaan yang dianggap mengganggu keadaan. Padahal jika dilihat secara teritori jembatan tersebut bukanlah dimiliki oleh desa Ledok Tukangan. Tetapi persepsi simbolik atas kepemilikan ruangnya yang melegitimasi tindakan “penertiban” tersebut.

Ritme aktifitas yang muncul di jembatan Amarta juga beragam. Jika melihat pada ritme pada warung angkringan, kita akan melihat ritme pergerakan penjual angkringan yang cepat dan

sigap melayani pesanan pembeli, looper koran yang setiap *traffic light* berwarna merah dengan cepat menawarkan koran dari kendaraan menuju kendaraan lainnya. Begitu juga pejalan kaki yang sedang melintas jembatan Amarta untuk menuju tempat tujuannya, para seniman *street art* yang mengerjakan karyanya pada dinding. Hal ini tentu berbeda dengan warga desa yang berkumpul di sisi jembatan, anak kecil yang bermain, atau komunitas motor. Mereka lebih santai dalam aktifitasnya.

Pada aspek kedua yaitu *visual semiotics* dapat terlihat dari berbagai *street art* yang menghiasi dinding-dinding jembatan, seperti mural, *graffiti*, poster, ataupun bendera. Ragam *street art* yang bertemakan menolak pembangunan YIA pada saat ini sedang menjadi diskursus utama. Seperti yang sudah dibahas sebelumnya, bahwa *street art* merupakan karya yang tidak menonjolkan aspek estetika, tetapi kemampuan daya kritiknya yang menjadi kekuatannya. Pengerjaan karya *street art* berlangsung dini hari. Menurut narasumber wawancara, alasannya adalah keadaan yang lebih kondusif. Maksudnya adalah tidak ramai (kendaraan) dan mudah lari ketika ada petugas yang mendatangi.

Selain itu dapat juga dilihat berbagai iklan *billboard* berbagai produk di pinggiran jalan. Berbeda dengan *street art* yang terkesan dinamis dan cair karena letak dan desainnya tidak monoton, kumpulan *billboard* ini memiliki desain yang seragam dan terletak tertib di pinggir jalan dengan jarak 5 meter dari tiap *billboard* sebelumnya. Sayangnya tiang-tiang penyangga *billboard* ini semakin mempersempit jarak pada jalur pejalan kaki, sehingga membuat tidak nyaman untuk menggunakan jalur tersebut.

Pada aspek analisis yang ketiga yaitu *place semiotics*, jembatan Amarta adalah sangat kuat pada rasa visualnya. Penuhnya dinding-dinding jembatan akan *street art* menjadikan jembatan ini lebih seperti galeri seni. Tidak hanya itu, meskipun secara fungsi arsitektur bangunan ini merupakan jalur transportasi tetapi tidak membuat jembatan Amarta “sepi”. Trotoar di tiap sisi jembatan merupakan tempat aktifitas beberapa pengguna ruang di jembatan tersebut. Seperti looper yang menjual koran, warga yang bersantai di sore hari, anak-anak kecil yang bermain, dan tempat berkumpul komunitas motor. Ragam aktifitas ini semakin menyulitkan untuk mendefinisikan secara tunggal kegunaan ruang pada jembatan Amarta.

<i>Interaction order</i>	<i>Visual semiotics</i>	<i>Place semiotics</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat dua varietas hubungan yaitu personal dan sosial. 2. Penggunaan bahasa pada tingkat personal lebih mengalir dan isi pembicaraan tentang kegiatan sehari-hari. Pada tingkat sosial bahasan yang digunakan dominan pada transaksi ekonomi. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Street art</i> yang berada pada dinding-dinding jembatan yang berisi kritik sosial (menolak pembangunan NYIA). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dominan pada aspek visualitasnya, karena merupakan zona <i>street art</i>. 2. Merupakan tempat pameran (mural yang bernadakan kritik sosial, <i>billboard</i> produk),

<p>3. Ritme aktifitas juga terbagi menjadi dua jenis, ritme cepat lebih terlihat aktifitas yang mempunyai target (menjual koran, menjual jajanan warung angkringan, menyelesaikan karya <i>street art</i>). Sedangkan, ritme lambat pada aktifitas yang bersifat <i>leisure time</i>.</p>	<p>2. <i>Billboard</i> berbagai produk yang berada di bahu-bahu trotoar.</p>	<p>merupakan tempat transaksi ekonomi (penjual angkringan dan koran), ruang publik</p>
---	--	--

Pengaruh *Street Art* dalam Produksi Ruang Sosial

Dalam analisis sebelumnya pada aspek *place semiotics* ditemukan berbagai macam aktifitas yang digunakan di jembatan Amarta. Kesimpulannya, tidak dapat ditemukan kesatuan yang tunggal dalam fungsi ruang. Hasil tersebut menunjukkan bahwa jembatan Amarta tidak dapat dilihat hanya sebagai jembatan secara fungsional saja namun merupakan ruang publik yang di dalamnya terdapat berbagai ekspresi dari individu-individu yang berada di dalam ruang tersebut. Tetapi yang belum terlihat adalah bagaimana pengaruh *street art* dalam proses produksi ruang sosial, seperti yang dikatakan Lefebvre (1991) dalam produksi ruang sosial yang dilakukan oleh kelompok yang memiliki kepentingan tersebut tidak terlepas dari realitas sosial masyarakat setempat, hal ini sesuai dengan teori produksi ruang sosial menurut Henri Lefebvre (1991:68) yang menyatakan bahwa secara fundamental ruang terikat oleh realitas sosial. Pihak yang memiliki kepentingan disini adalah para seniman *street art* yang memiliki tujuan untuk menstransmisikan kritik sosial dalam rangka pencarian dukungan.

Salah satu individu yang bertanggung jawab dalam produksi *street art* pada jembatan Amarta adalah Nik (nama samara, 25 tahun). Nik

adalah salah satu *bomber* (julukan orang yang membuat mural ataupun *graffiti*) yang sering membuat mural-mural dengan muatan kritik sosial. Mahasiswa seni rupa di salah satu universitas di Yogyakarta tersebut memiliki alasan bahwa pembuatan mural sebagai pengingat pada warga Yogyakarta akan adanya permasalahan sosial. Pernyataan Nik dapat dilihat sebagai berikut:

“Iya saya dan teman-teman sering membuat mural di area ini untuk mengingatkan warga Yogya, bahwa ada masalah sosial... ya tidak hanya dari kelompok saya ada pihak-pihak lain seperti LSM atau gerakan sosial lainnya yang kadang juga *nimbrung*, biasanya mereka menggunakan poster, supaya lebih jelas daripada mural...”

Dalam konsep triadik Lefebvre hal ini yang dikenal dengan istilah praktek spasial (*spacial space*). Suatu proses yang disadari atau dapat juga tidak disadari telah memproduksi makna dalam ruang tersebut. Para seniman *street art* telah menciptakan ruang melalui karya-karya *street art* yang berisikan kritik sosial untuk mengingatkan masyarakat Yogyakarta. Proses pengingatan kepada masyarakat ini menjadikan dinding

jembatan Amarta mirip dengan medium penyampai pesan atau galeri kritik sosial (pada kasus ini penolakan pembangunan YIA).

Efek dari *street art* ini tidak hanya berhenti pada kepuasan pribadi para senimannya saja tetapi juga mempengaruhi benak beberapa pihak lain. Seperti Roni salah satu warga Ledok tukang. Dapat kita lihat pernyataannya sebagai berikut,

“Iyo mas ngerti (iya mas tahu). Poster-poster karo gambar (mural) penolakan YIA kuwi kerep (itu sering). Wingi wae isih ono kok neng kono (Kemarin aja masih ada di sana) ... koyone wes setengah taun isine ngono terus (sepertinya sudah setengah tahun seperti itu terus)”

Lebih lanjut, pergantian *display* pada *street art* yang bertemakan penolakan YIA pada dinding jembatan Amarta ternyata berdampak pada proses resepsi yang tinggi oleh pihak-pihak yang melihatnya. Repetisi tema tidak menjadikan rasa bosan pada masyarakat tetapi menjadi memori. Seperti yang diutarakan oleh Sukir (loper koran) dan Andi (komunitas motor) secara berurutan berikut:

“... yang menarik itu mas modelle (modelnya) ganti-ganti, jadi ya tidak bosan. Isine yo (isinya ya) nolak YIA.”

“Ya tau mas, banyak saya lihat posternya di tempat lain juga, enggak cuma di sini... ya pesannya sih, menolak pembangunan bandara, soale (soalnya) merugikan petani Kulon Progo.”

Pernyataan Sukir dan Andi menunjukkan pesan yang disampaikan *street art* penolakan YIA sudah menjadi sebuah memori sosial. Tentu hal ini disebabkan tidak hanya dari *street art* semata, tetapi yang menjadi poin penting adalah pesan yang disampaikan meresap pada persepsi mereka. Tidak hanya itu, bentuk-bentuk *street art* yang beraneka ragam juga merasuk ke dalam memori mereka. Proses pengkristalan wacana yang dibangun oleh para seniman *street art* ini yang merupakan dari bentuk representasi ruang (*representasion space*). Sebuah ruang abstrak (wacana, pemahaman) yang ditanamkan pada orang-orang yang yang berada dalam ruang tersebut. Mural dengan isu penolakan pembangunan YIA menjadikan jembatan Amarta sebagai ruang perlawanan. Seperti yang dikatakan Lefebvre (1991:39) bahwa wacana dan produksi tentang ruang hanya memungkinkan persoalan ruang dipraktikkan secara verbal dan melalui representasi bahasa dan sistem tanda.

Proses triadik yang ketiga adalah ruang representasional, menurut Lefebvre (1991:38) adalah ruang yang secara langsung ditempati dan ditinggali oleh warga dan penggunanya. Pada ruang ini segala macam wacana atau konseptual dalam representasi ruang mengalami wujudnya di masyarakat yang menempati ruang tersebut. Proses perwujudan wacana pada taraf tertentu tidak selamanya mutlak, tentu berkaitan dengan *field of experience* dari masing-masing individu, tidak terkecuali pada pesan penolakan YIA. Dari beberapa individu yang telah diwawancarai terdapat beberapa perbedaan pendapat terkait kasus YIA. Dapat kita lihat pernyataan dari Roni (warga Ledok Tukangan) dan Aris (pekerja toko butik) secara berurutan berikut:

“*la iyo setuju wong cilik ki mestine yo diwangi* (tentu setuju orang kecil harus dibantu). Mereka itu kan digusur *yo mestine ra ikhlas* (ya pasti tidak ikhlas). Bayangin kalo rumah mas yang digusur coba? Pasti enggak mau *to...* saya ini juga hidup susah mas, *dadine yow ngerti rasane* (jadinya tau rasanya)”.

“Saya pribadi tidak mengikuti banget mas. Tapi ya kalo perlu dibangun bandara ya mestinya kan sudah diperhitungkan. Jadi ya saya setuju dengan Sultan”.

Perbedaan pendapat antara Roni dan Aris tentu tidak bisa disimplifikasikan dengan kelas sosialnya. Karena, bukan berarti jika seorang memiliki kelas sosial yang tinggi dia tidak memiliki kesadaran sosial. Tetapi penulis melihat aspek kesamaan nasib (*field of experience*) yang menjadi benang merahnya. Seperti pernyataan Roni yang dia turut merasakan kesulitan yang dialami warga Kulon Progo karena dia termasuk *wong cilik* (orang kecil). *Statement wong cilik* ini bernadakan politis, tidak heran jika melihat tempat tinggal Sukir yang terletak pada bantaran Kali Code yang sebelumnya bermasalah juga dengan *wong gedhe* (orang besar). Kesamaan nasib antara Roni (dan mungkin warga Ledong Tukangan lainnya) ini yang menjadi dasar sikap dukungannya pada warga Kulon Progo.

Bentuk kesamaan nasib yang menjadi alasan dukungan tidak hanya dalam bentuk marginalisasi seperti yang dialami Sukir, tetapi dapat dilihat dalam bentuk ideologis. Para seniman *street art* memiliki alasan kegiatannya

sebagai pengingat bahwa terdapat masalah sosial. Hal itu seperti yang dikatakan Nik sebelumnya, tidak hanya mengingatkan tetapi juga meraih dukungan warga. Dengan kata lain *street art*, bukan hanya sebagai ajang estetik tetapi politis. Pesan yang disampaikan bukan hanya sebatas informasi tetapi menggerakkan sosial. Seperti yang diutarakan Nik sebagai berikut:

“Jadi tujuan utama kami itu adalah untuk sosial mas. Kami mencoba mengajak masyarakat untuk sadar bahwa ada pihak-pihak yang perlu dibantu. Dan semua itu kami tuangkan melalui pesan-pesan pada *street art*.”

Sebagai sebuah pesan yang berbau politis tentu repetisi pesan merupakan strategi utama para kreator *street art*. Ideologi mereka untuk bekerja sosial menjadi dorongan utama karya-karya mereka. Walaupun belum tentu mereka mengalami bentuk marginalisasi seperti warga Kulon Progo ataupun Ledok Tukangan, tetapi kesadaran sosial mereka sudah cukup sebagai alasan untuk menciptakan *street art*. Tetapi statement yang menarik justru didapat dari Sukir yang mengatakan:

“Saya itu kan jualan koran mas, tapi *kok yo* (kok ya) *luwih akeh entuk* (lebih banyak mendapat) informasi *seko kae* (dari itu) mas (menunjukdinding)”

Pernyataan Sukir tersebut menunjukkan *street art* merupakan suara *wong cilik*. Hal ini dapat menjadi kritik pada koran dalam posisinya sebagai medium penyebar pesan yang ternyata di mata seorang Sukir tidak dapat memenuhi kebutuhan informasinya.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ditemukan fungsi pada jembatan Amarta memiliki urgensi yang berbeda-beda. Bentuk-bentuk urgensi itu adalah sebagai ruang rekreasional, politis, teritorial, dan ekonomi. Dari ragam urgensi tersebut membentuk berbagai macam aktifitas yang berbeda pula. Tetapi *street art* yang terdapat pada dinding-dinding jembatan Amarta dapat menjadi medium utama dalam menciptakan konsensus dalam pola pikir, sikap, dan dukungan. Proses produksi ruang sosial pada jembatan Amarta menciptakan ruang perlawanan terhadap pembangunan YIA. Dengan kata lain, jembatan Amarta tidak hanya dapat dilihat dari kacamata fungsional materiilnya saja sebagai ruang transportasi.

Penciptaan konsensus jembatan Amarta sebagai ruang perlawanan terhadap pembangunan YIA tidaklah mutlak, terdapat faktor-faktor lain yang mempengaruhi proses produksi ruang yang tidak seragam. Seperti pengalaman hidup yang berbeda antar masyarakat yang berada dalam ruang jembatan Amarta menciptakan disintegrasi produksi ruang. Tetapi perbedaan ini tertutup dengan kesamaan cara pandang yang dikotomik antara *wong cilik* dan *wong gede*. Beberapa kelompok masyarakat (warga desa Tukangan, loper koran) memiliki kesamaan rasa “penderitaan” sebagai *wong cilik* mengamini dan mendukung wacana yang diproduksi dalam *street art* jembatan Amarta.

Peneliti juga berkesimpulan bahwa pengkajian akan ruang (dalam konteks ilmu komunikasi) jangan terjebak pada perspektif fungsi arsitektur dan ruang bangun yang utuh

(tempat rekreasi, pasar, museum, dan lain-lain). Ruang dapat juga dilihat pada keadaan yang tidak utuh dan tidak berpatok pada fungsi, seperti dinding pada jembatan Amarta. Ruang merupakan arena kontestasi subjektifitas antara kreator dan para penghuni ruang tersebut.

Daftar Pustaka

- Arsanti, Riski. (2013). *Daily Politics Seniman Mural di Yogyakarta*. Yogyakarta: Lumbung Pustaka
- Barker, Chris. (2017). *Cultural Studies: Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Kreasi Wacana
- Irvine, Martine. (2012). *The Work on the Street: Street Art and Visual Culture*. London & New York: Berg
- Lefebvre, Henri. (1991). *The Production of Space*. Victoria: Blacwell Publishing
- Scollon, Ron dan Suzie Wong Scollon. (2013). *Discourses in Place: Language in the Material World*. London: Routledge
- Schacter, R. (2008). An Ethnography of Iconoclasm: An Investigation into the Production Consumption and Destruction of Street-art in London. *Journal of Material Culture*, 13(1): 35
- Urry, John. (2017). Sosiologi Ruang dan Tempat (Penerjemah Anton Novenanto). *Jurnal Kajian Ruang Sosial Budaya*, 1(1): 17-35
- Media Online :**
- Gulalives.co. 2019. “Jogja Mural Art, Wujud Kebersamaan dan Kepedulian”. <https://www.gulalives.co/seni-mural/>. Diakses 3 Maret 2019
- Liputan 6.com. 2017. “Pembangunan Bandara Kulon Progo Telan Biaya Rp 9,3 Triliun”.

<https://www.liputan6.com/bisnis/read/2838954/pembangunan-bandara-kulon-progo-telan-biaya-rp-93-triliun>. Diakses 1 Januari 2019.

Metrotvnews.com. 2017. "Jokowi: Leluhur Sudah Gariskan Ada Bandara Besar di Kulon Progo.

"<http://jateng.metrotvnews.com/peristiwa/JKRRedyK-jokowi-leluhur-sudah-gariskan-ada-bandara-besar-di-kulon-progo>. Diakses 1 Januari 2019.

Tirto.Id. 2017. "Aktivis Agraria: Sultan Abaikan Asas Keadilan Warga Penolak Bandara".
<https://tirto.id/aktivis-agraria-sultan-abaikan-asas-keadilan-warga-penolak-bandara-cBe5>. Diakses 1 Januari 2019.

VOAIndonesia.com. 2013. "Protes Walikota Lewat Mural, Remaja Yogya Ditangkap dan Disidang".
<https://www.voaindonesia.com/a/protes-walikota-lewat-mural-remaja-yogya-ditangkap-dan-disidang/1766744.html>. Diakses 3 Maret 2019.