



## **Car Free Day: Transformasi Ruang dan Globalisasi Urbanisme Kontemporer di Bandung**

Oleh:

**Frans Ari Prasetyo<sup>1</sup>**

### **Abstrak**

*Car Free Day* telah menjadi arena kontestasi produksi-konsumsi sekaligus transformasi ruang sosial-kultural kontemporer baru dalam pembentukan agensi komposit (publik) perkotaan di kota Bandung, Jawa Barat. Agensi inilah yang ikut membentuk identitas baru dalam citra *landmark* kota. Wujud kota mengkonsentrasikan keberadaan infrastruktur dengan merasionalisasikan waktu dan aktivitas warganya. Melalui cara mengatur aktivitas (ke)warga(an) kota ditujukan untuk menjadi pusat aktivitas sosial serta (a)kulturasi dalam pembentukan citra. Lebih lanjut, pengaturan semacam itu menunjukkan adanya eksistensi kota, peranan kota sebagai sumber pengetahuan, distribusi informasi dan persebaran tata-nilai ( yang secara moral dilakukan oleh penyelenggara otoritas kota) dengan upaya penciptaan ruang publik. Artikel ini berupaya memahami rangkaian pengetahuan spatial-sosial-kultural. Pengetahuan itu ter(di)susun melalui suatu periode waktu dalam proses mengalami dan membentuk infrastruktur yang diproduksi *Car Free Day* sebagai sebuah taktik dan strategi *urbanisme* di Bandung. Memenuhi tantangan ini termasuk mempelajari infrastruktur, melihat paradoks fisik dan sosio-kulturalnya sebagai narasi lansekap antara transparan dan buram dalam sebuah formasi ruang (ketiga). Kajian ini juga bertujuan mencari konstruksi dan pemeliharaan melalui praktek sehari-hari dalam konteks (visual) etnografi tertentu.

**Kata kunci:** *Car Free Day, globalisasi, kota,urbanisme*

### **Abstract**

*Car Free Day* has become a contested arena of production and consumption whereby a contemporary social and cultural transformation of space also forms a new contemporary composite agencies of urban public in the city of Bandung, West Java. Such agencies also shape a new identity for the image of a city landmark. The city appears to prioritize its infrastructure by concentrating and rationalizing people's activities and how they spend their time. By managing citizen activities, the city aims to be the center of social activity as well as a medium of (a)culturation in shaping the city image. Furthermore, such management also shows the existence of the city, and its roles for the source of knowledge, the distribution of information and the dissemination of city values (as morally imposed by the authority) with efforts by creating a public space. This article seeks to provide an understanding of a spatial arrangement based on social and cultural constructs. Such knowledge is framed (framing) by a period of experiencing and forming the infrastructure in manufacturing *Car Free Day* as a strategy of urbanism in Bandung. In order to meet this challenge, the study includes an analysis of infrastructure and the paradox of physical and socio-cultural landscape to the extent of providing transparent and opaque narratives in the formation of an alternate space (third space). The study also seeks to provide an analysis of the city construction and its maintenance through daily practices in a particular context of (visual) ethnography.

**Keywords:** *Car Free Day, globalization, city, urbanism*

---

<sup>1</sup> Frans Ari Prasetyo menyelesaikan pendidikan di Jurusan Arsitektur dan Desain, Kajian Perencanaan dan Pembangunan, ITB, saat ini bekerja sebagai peneliti BRICK (Bandung Research Institute for Culture and Knowledge)

## Pendahuluan

Warga global tengah mengalami ruang hubungan dengan kehidupan global melalui kerja keseharian yang kental dengan jaringan yang terus bergerak dalam ranah pengalaman, praktik, imajinasi dan kenangan. Globalisasi kontemporer mengambil bentuk melalui peningkatan mobilitas dan interkoneksi yang menghasilkan tren sosial terhadap sejarah hingga munculnya arus yang menggantikan makna dari ruang (Castells 1989). Globalisasi kontemporer salah satunya bekerja dalam perkembangan pembangunan dengan menggunakan sumberdaya kontemporer melalui aliran ruang hidup keseharian warga melalui intervensi terbaru. Kota sebagai ekosistem ruang hidup menunjukkan posisi dan peran kota dan hubungan dengan publiknya untuk mengintegrasikan kembali lingkungan bioregionalnya, dan bagaimana kota itu sendiri dapat direncanakan dengan prinsip pengorganisasian alam melalui kolaborasi intervensi ruang dan manusia-nya dengan beragam bentuk kerja urbanisme.

Hal ini mendekati distribusi global dan paradoks untuk penemuan bentuk-bentuk baru dari budaya dan membayangkan masyarakat. Bentuk-bentuk pembangunan perkotaan yang terletak di dalam sirkuit global, arus dan proses akumulasi modal, namun juga ditandai dengan sejarah lokal, lansekap, nilai-nilai dan hubungan tertentu

(Bishop 2003, Douglass 2008, Harvey 2012). Sesuatu seperti ruang publik transnasional di kota-kota besar telah diberikan rasa yang ketat untuk dibatasi dari masyarakat lokal sehingga lokalitas menjadi usang. Inilah yang memaksa kita untuk merekonseptualisasi fundamental politik masyarakat, solidaritas, identitas, dan perbedaan budaya (Gupta 1992) dalam formasi urbanisme, karena intervensi yang bekerja sebagai bagian dari globalisasi perkotaan memiliki kemiripan sehingga dapat berlaku menjadi praktek transnasional. Bagaimana persepsi masa lalu, kecemasan tentang laju perubahan masa sekarang, dan harapan untuk masa depan telah diwujudkan dalam arsitektur ruang kota pada sejarah yang berbeda.

Penulisan sejarah (kota) melalui gagasan memori berarti menjelajahi sejarah mengungkapkan cerita ruang kota termasuk representasinya. Ruang dengan cara arsitektur dan pelatihan spasial menjadi media untuk menyiapkan pengetahuan dan narasi yang beragam dan mencatatkan sejarahnya tersendiri. Saya hanya berpikir itu adalah pekerjaan saya terkait spasial dan memvisualisasikan politik Indonesia dengan menyatukan imajinasi ruang kota, publik dan politiknya. Kota di Indonesia yang beragam, namun selalu diawali dengan Jakarta sebagai ibukota negara yang juga merupakan pusat politik Indonesia serta situs modernisasi kapitalis yang memberikan beragam aliran transformasi

termasuk kepada ruang kotanya yang diupayakan dan terkadang dipaksakan serupa ke berbagai kota lainnya, tidak terkecuali ke kota Bandung. Salah satunya melalui *Car Free Day* dengan memberikan aliran tersebut pada proses transformasi ide, persepsi, gagasan dan wacana yang disuguhkan untuk kemudian diaplikasikan sebagai narasi lansekap sejarah ruang kota dan bagian dari kerja globalisasi perkotaan.

Perkembangan isu *Car Free* (bebas mobil) diawali pada saat yang sama setelah *Jane Jacobs* menulis *The Death and Life of Great American Cities* (1961). Perkembangan selanjutnya, *Car Free Day* menjadi isu global lingkungan hidup perkotaan termasuk penetrasi globalisasi yang secara tidak langsung sudah berada didalamnya untuk kemudian men-*setting* arena perkotaan khususnya di jalan-jalan kota populer dengan durasi waktu tertentu dalam membuat sebuah bentukan sosial baru secara spatial maupun aspatial. *Car Free Day* dibayangkan sebagai narasi urbanisme sosial evaluatif kontemporer dan upaya mengembangkan politik akses ruang serta mobilitas didalamnya yang terkait penggunaan infrastruktur fisik dan sosial serta kontrol untuk mencerminkan kekuasaan versi masyarakat dan versi negara. Hal ini menanggapi keinginan untuk kepastian dan keamanan identitas di tengah-tengah semua gerakan dan perubahan dari ruang dan waktu tersebut secara lokal dan global. Argumen-argumen

ini kemudian menyoroti sejumlah cara dimana konsep progresif ruang dikembangkan, walaupun prakteknya hanya berupa genit-genit improvisasi ruang dalam beragam macam kemasan, salah satunya bernama *Car Free Day* tersebut.

Beberapa kota, bahkan hampir semua kota besar dan menengah di Indonesia memiliki *Car Free Day* dan Bandung telah memilikinya sejak tahun 2010 setelah diawali oleh Jakarta pada tahun 2007. Merujuk kepada *The Ten Melbourne Principles for Sustainable Cities*<sup>2</sup>, salah satu poinnya merujuk agar kota selayaknya memberikan narasi *Sense of Place* untuk keberlangsungan kota dan masyarakatnya. Alih-alih menjadi sebuah model kuat untuk pembangunan dan menjadi ekosistem keberlanjutan kota semata, *Car Free Day* di kota Bandung memberikan dorongan aspek ekosistem perkotaan dari proses visi untuk mencapai hal tersebut dengan mendorong *sense of place* tadi yang kemudian mendorong perubahan menjadi *space of flow* dan berubah lagi menjadi *space of culture*. Perubahan ini nampak jelas dikoridor jalan Dago dikota Bandung, dimana *Car Free Day* berlangsung sejak sejak tahun 2010 setiap hari Minggu yang awalnya dimulai sejak pk. 06.00-12.00 WIB sepanjang 1,51 km, hingga mengalami

---

<sup>2</sup> Newman, Peter and Isabella Jennings. 2008. *Cities as Sustainable Ecosystems: Principles and Practices* Island. Washington, Covelo, London: Island Press

perubahan sejak tahun 2011 yang dimulai pk.06.00-10.00 wib dan sepanjang 1,2 km.<sup>3</sup> (Fig1).

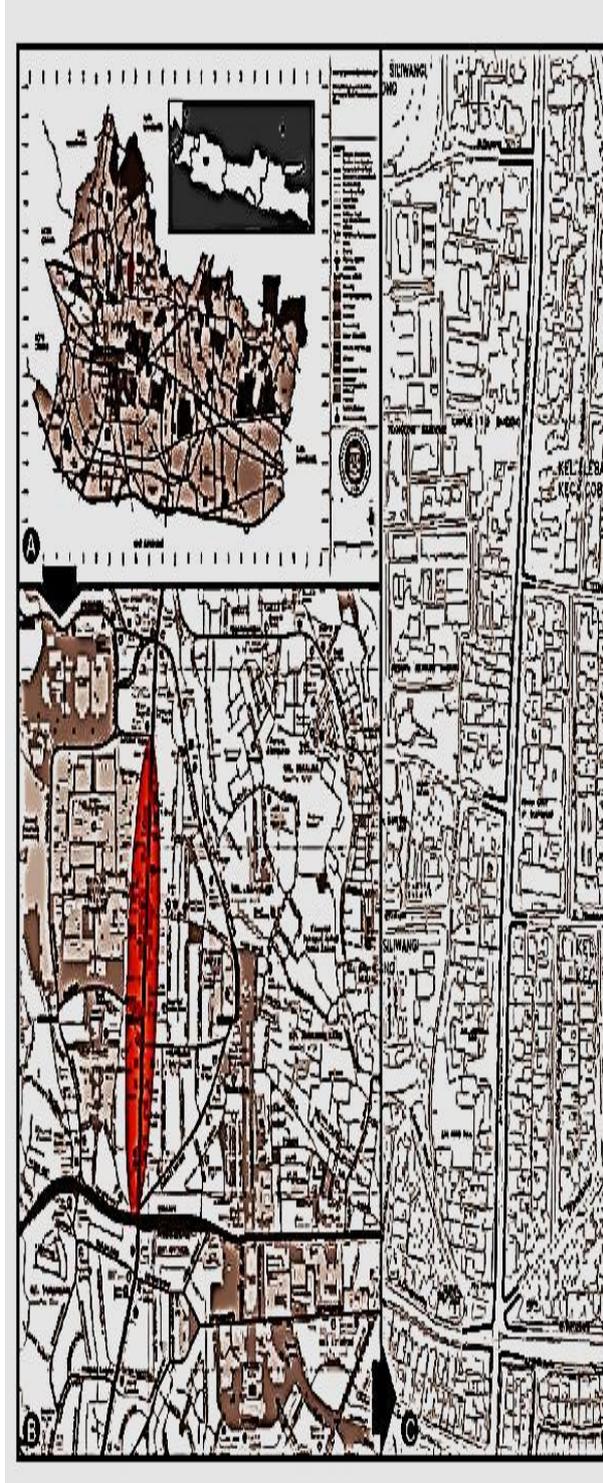


Fig 1 : Area dan arena *Car Free Day* Dago – Bandung (Prasetyo 2014a)

Infrastruktur dalam bentuk *Car Free Day*, secara relasional dan ekologi berarti hal yang berbeda untuk masyarakat yang berbeda pula dalam sebuah kota, namun itu merupakan bagian dari keseimbangan tindakan, alat dan lingkungan binaan yang sebenarnya tak terpisahkan dari kehidupan keseharian masyarakat itu sendiri hanya saja wujud kemasan dan sistem infrastrukturnya yang khas. Infrastruktur yang tersaji dalam ruang dan waktu yang dikompresi dalam wujud *Car Free Day* telah mengalami intervensi ruang, politik dan mengalami apresiasi dan apropriasi publik. Namun hal ini juga biasanya akan menuju kepada titik kebosanan yang melibatkan kepada faktor-faktor pembentuknya sebelumnya. *Car Free Day* sebagai infrastruktur menyuguhkan narasi sistem yang memungkinkan peredaran barang, pengetahuan, makna, orang, dan kekuasaan. Dalam *Splintering Urbanisme* (2001), Stephen Graham dan Simon Marvin berpendapat bahwa kita dapat melihat peran infrastruktur publik dan teknologi baru dalam memfasilitasi mobilitas orang, barang, dan utilitas ketika bentuk-bentuk lama mengalami pembusukan. Hal ini akan dicatat sebagai bagian dari kehidupan yang sedang berlangsung dari struktur serta jaringannya sendiri dalam membuat kolektivitas sosial baru.

<sup>3</sup> Prasetyo, Frans Ari. 2014. "CAR FREE DAY: Contestation of 'Third Space' as a Phenomenon in the Production of Urban Public Space in Bandung." Institute of Technology Bandung

Mengambil *Car Free Day* sebagai infrastruktur yang dianalisis memungkinkan pendekatan yang berbeda dibandingkan dengan kerja globalisasi dan neoliberalisme, yang telah dikritik sebagai perspektif yang terlalu luas dan dapat gagal untuk mempertimbangkan praktek sehari-hari dalam konteks lokal. *Car Free Day* sebagai praktek kerja transnasional yang tidak bisa juga dipungkiri sebagai bagian dari intervensi neoliberalisme dan globalisasi tersebut dalam praktik ruang dengan dalih utamanya berupa alasan lingkungan melalui frame global warming dan kehidupan berkelanjutan masyarakat perkotaan. Nyatanya, sapuan luas ini gagal untuk menjelaskan hubungan yang kompleks antara pembangunan masyarakat dengan negara dan struktur kekuasaan lainnya dalam konteks lokal, khususnya dalam konteks *Car Free Day* di kota Bandung.

Wujud *Car Free day* dalam aras lokal di sebuah kota akan sangat berbeda-beda dan mengalami derajat apresiasi dan apropriasi yang beragam pula tergantung relasi kultural masyarakatnya dan posisi negara serta kekuasaan lainnya yang membentuk dan mendekonstruksi *Car Free Day* tersebut sebagai sebuah ruang. Mempelajari infrastruktur keseharian berarti menyelidiki keintiman kekuasaan dalam kehidupan masyarakatnya dengan menekankan peran badan individu dalam difusi kekuasaan di masyarakat serta

memeriksa dan menyaksikan latihan diferensial dan efek kekuasaan dalam kehidupan kesehariannya. *Car Free Day* ini seperti investasi di ruang perkotaan dengan frame ruang publik dan bungkus isu lingkungan berkelanjutan yang pada saat bersamaan diatur pula negosiasi ekonomi-politik dalam kerangka membangun pembangunan pengetahuan bersama di kota. Hal ini memberikan perspektif bahwa adanya kemungkinan untuk membayangkan sebuah interpretasi (alternatif) dari ruang.

### **Metode Kajian**

Dalam penafsiran ini, memberi ruang kekhususan dalam formasi berupa *Car Free Day* yang tidak berapa lama sehingga sejarah dan ruang perkotaan diinternalisasi bersama memori kolektifnya melalui wajah ruang yang dibangun dari konstelasi tertentu berupa hubungan sosial, pertemuan dan menenun bersama-sama pada lokus tertentu. Penguraian situs heterogen ruang sebagai ruang kontestasi ditafsirkan dalam bentuk kerja keseharian ruang-waktu. Sementara Jameson (1991) dan Harvey (1990) berpegang pada ruang absolut melalui analisis kelas sebagai pembentuknya, Soja (1989) dan Massey (1994) berpegang kepada ruang relasional dan membuka medan lembaga politik. Perjuangan kelas tidak lagi merupakan motor sejarah dalam konteks epistemologi

dimana ruang juga menunjukkan hubungan kehidupan sosial. Dari sudut pandang ini, ruang sosial sebagai suatu alat untuk akumulasi kapital dan ritus produksi-konsumsi serta situs dan ritus kontestasi politik, eksperimen sosial dan kreativitas (Prasetyo 2017). Dalam kultur dan formasi ini, *Car Free Day* mendatang permainan globalisasi, transnasional dan garis akrab lintas sektor yang membuat perbatasan kelas masyarakat dan teritori geografis metropolis menjadi kabur.

Pemetaan kognitif (Jameson 1991) dan memperbaiki tata ruang (Harvey 1990) disulap sebagai obat epistemologi dengan hilangnya ontologi identitas dan kesatuan modernitas. *Harvey* menjelaskan adanya kemampuan metafisika kapitalisme dalam mereproduksi ruang. Akumulasi kapital tidak bisa lincah berakselerasi dalam ranah ruang tetap (*spatial fix*) kedaulatan negara (*sovereignty*) sehingga kapitalisme membutuhkan ruang tambahan, yaitu *spatio temporal fix* (Harvey 2003). Bangunan logika 'geo' yang statis bertemu dengan logika politik yang dinamis dan transformatif (Falahi 2010), karena dalam ilmu politik, *spatio temporal fix* merupakan bagian dari geopolitik dan geoekonomi (Thuathail 1999), tetapi aspek *spasio* (ruang) merupakan sesuatu yang dinamis karena keterlibatan banyak faktor dan aktor dan dalam wujud *Car Free Day* ini lah *spatio temporal fix* dapat dilihat dalam

pengamatan keseharian etnografi, khususnya di kota Bandung.

*Spatio temporal fix* merupakan konsekuensi akumulasi kapital yang berhasrat melepaskan diri atas kontradiksinya dengan logika teritorial (Lefebvre 1991). Logika kapital dan logika teritorial ini dalam perjalanannya saling berkelindan untuk terjadinya kerjasama, tetapi juga terjadi benturan, karena logika teritorial (geo) bersifat statis sedangkan logika kapital yang termaktub dalam logika finansial (ekonomi politik) bersifat dinamis (Prasetyo 2017). Maka, kapitalisme dan ruang saling berkaitan erat dalam *spatio temporal fix* ini dalam formasi yang beragam bentuk. Nilai sosial ruang publik luas dan mencakup kontribusi itu membuat keterikatan masyarakat untuk wilayah mereka, kenangan dan imajinasi dari tempat dan identitas mereka, dan peluang yang menyediakan untuk interaksi sosial dengan orang lain (Dines 2006). Sementara menyediakan infrastruktur budaya, sosial, dan fisik, sumber daya yang disediakan oleh pembangunan perkotaan ini tidak bisa diakses oleh semua penduduk kota (Prasetyo 2014b). Memang, pembangunan tersebut telah terjerat dalam proses pengucilan sosial, eksploitasi, dan perampasan. Pada waktu bersamaan, itu telah memungkinkan penciptaan bentuk-bentuk solidaritas dan identitas yang tidak istirahat diappropriasi ruang dimana kedekatan dan kontak tatap muka kontak

yang terpenting (Gupta 1992). *Car Free Day* memberikan infrastruktur proses-proses diatas termasuk penciptaan, agensi dan akumulasi lintas batas dalam sebuah kerumunan.

Mengingat diskusi baru pada teori ruang, teori aktor, teori lingkungan dan masyarakatnya, artikel ini menganalisa galian, interaksi dan relasi global dalam ruang identitas *urbanisme* dan transnasional di sebuah lingkungan jalan kota dengan konseptualisasi yang bersaing dalam ruang yang bertahan. Melalui "peta etnografi" dipakai juga untuk menampilkan pola dan tata ruang dari distribusi, aplikasi dan apropriasi masyarakat dalam pola kerja budaya urban. Tetapi dalam kasus ini, ruang itu sendiri menjadi semacam *grid netral* dari perbedaan budaya, memori sejarah, dan organisasi sosial yang ditorehkan. Melalui cara ini ruang berfungsi sebagai prinsip pengorganisasian sentral dalam beragam disiplin dan menjadi bagian dari lingkup beragam analitis. *Car Free Day* di jalan Dago, kota Bandung memberikan narasi sebagai peta lansekap sekaligus peta (visual) etnografi berupa situasi dan kondisi yang dibuktikan oleh beragamnya daya visual terekam dari setiap sudut-sudut ruang *Car Free Day* yang semarak oleh aktivitas serta penguasaan ruangnya (Fig.2)

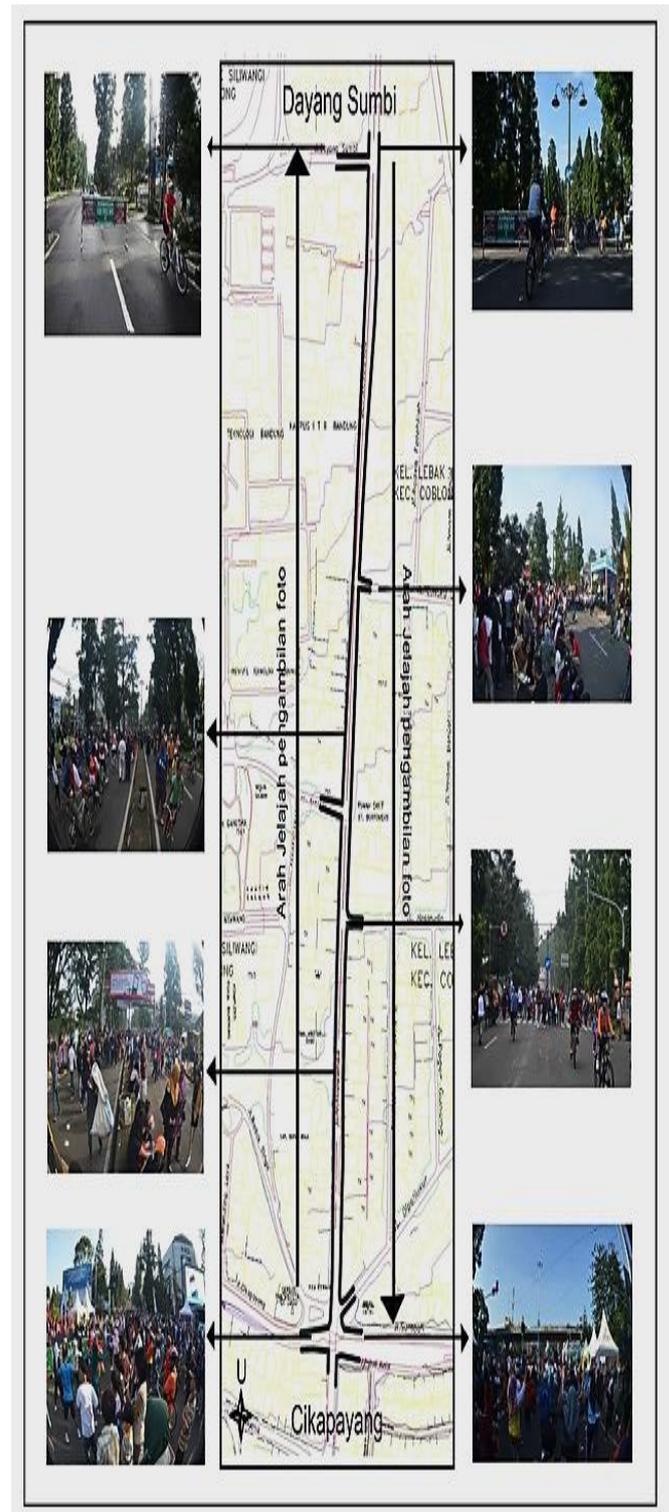


Fig.2 : Situasi *Car Free Day* Dago-Bandung (Prasetyo 2014a)

Ini merupakan upaya sederhana untuk menangani isu-isu ruang dan tempat, bersama dengan beberapa kekhawatiran tentu terkait orang-orang dari sebuah lokasi, pola perpindahan, masyarakat, dan identitas. Artikel ini berupaya memahami rangkaian pengetahuan spatial-kultural dalam waktu yang ter(di)susun melalui proses pengalaman dan infrastruktur pembentuknya terkait diproduksi *Car Free Day* sebagai sebuah taktik dan strategi lansekap kultural perkotaan dan juga melihat bagaimana klaim aktor yang berbeda terkait melalui pemeriksaan produksi ruang oleh negara dan diapresiasi serta diappropriasi oleh masyarakat sipil sebagai fasilitas (ruang) publik dengan klaim yang saling mengakui otoritasnya meski dengan cara yang berbeda.

### **Analisis Ruang dan Urbanisme**

Di ruang halus pascamodernitas, ruang belum menjadi *irrelevant* : telah mengalami reteritorialisasi dengan cara yang tidak sesuai dengan pengalaman ruang yang ditandai era modernitas yang tinggi (Gupta 1992). Salah satu hasil yang paling penting dari paradigma pascamoderen ini dapat dikatakan sebagai representasi baru dari konsep penting analitis ruang. Ruang terpadu, koheren dan mudah diidentifikasi sebagai bagian dari kerja modernitas digantikan oleh ruang retak, *hybrid* dan cair. Mutasi ruang ini memaksa untuk

memikirkan kembali prasangka metodologis dalam konteks di mana *kontinum* tempat-identitas telah terputus. Dalam konteks topografi pascamoderen baru ini, membutuhkan pergeseran paradigma asli untuk sepadan dengan dekonstruksi *puzzle* yang berserak tapi sebenarnya utuh dari hubungan antara geografis, budaya dan identitas ruang. Fiksi budaya sebagai sebuah diskrit dimana fenomena yang menempati ruang diskrit tersebut menjadi tidak masuk akal bagi mereka yang menghuni ruang perbatasan kultural dan kelas sosial termasuk kelas pengetahuan. Sengkarut ini hanya akan muncul dalam praktik-praktik ruang yang mengalami derajat intervensi dan interpretasi sistem atau kebijakan yang populer.

Fenomena kota masa kini produksi ruang terus diciptakan yang menimbulkan perilaku baru pada konsumen ruang, maka warga kota berperan dalam membentuk relasinya dalam dimensi urban komposit (Prasetyo 2014c). Keterpesonaan terhadap urbanisme tidak bisa lepas dari kelemahannya. Kita, para warga kota seringkali lupa bahwa tidak ada tempat didalam maupun diluar situs urban. Maka, ketika kota membuang sesuatu terkait kelebihan penduduk, produk dan limbah disisi lain juga ia menyerap hal yang sama. Lingkungan (kota) dibangun berfungsi sebagai pengingat dari praktik masa lalu dan instansiasi keinginan untuk *remake* diri

dalam, serta luar, seseorang waktu dan tempat tertentu. Desentralisasi telah melahirkan pertunjukan populer perkotaan pemerintah kota. Kota ini telah menggantikan negara sebagai arena untuk representasi dari nilai-nilai populer. Penduduk kota moderen sebagian besar tidak terlepas dari aspek dan dampak lingkungan dari kehidupan sehari-harinya. Akumulasi sadar oleh pemirsa kota yang penuh minat dan terlatih akan mengantarkan kepada apresiasi dan apropriasi atas kandungan esensial dari posisi arsitektural dan geografis dengan ekspresi ruang yang diartikulasikan. Batas-batas menjadi cair, ruang kini dimengerti sebagai aliran suksesi hubungan-hubungan tak terhitung jumlahnya. Menggambarkan batasan-batasan konsep ruang yang terikat dengan waktu dengan menginterpretasikan sejarah sebagai suatu evolusi ide yang berubah-ubah. Melacak perkembangan spasial tunggal sampai kepada struktur transparan dimana yang dihubungkan dengan kontinum spasial.

*Car Free Day* menekankan dan memainkan fase baru dalam pemusnahan ruang dengan waktu urbanisme. Proses ini berpendapat atau - lebih biasanya - menegaskan telah memperoleh momentum baru dalam mencapai tahap baru terkait keberadaan ruang dan waktu itu sendiri yang terwakili dalam unsur infrastruktur lansekap jalan-jalan perkotaan. Fenomena *Car Free Day* ini sejatinya mengalami ketidakpastian dan

paradoks ruang dan waktunya sendiri terkait identitas dan politik ruang, agensi struktural dalam relasi masyarakat dan negara serta relasi sosial-kultural dalam hierarki kelas masyarakatnya termasuk identitas pembentuknya. Bagaimana hubungan hal-hal tersebut dan menghadapi semua gerakan ini serta mencampurkannya hanya dalam satu koridor lansekap jalan raya perkotaan, lalu apakah kita dapat mempertahankan rasa ruang lokal dan kekhususan tertentu akibat praktik produksi, konsumsi, apresiasi dan apropriasi diruang bertajuk *Car Free Day* ini?

Penjelasan memadai harus mengatur kota dalam konteks geografis yang lebih luas sehingga memberikan tepat untuk berpikir bagaimana pemahaman bisa diperpanjang untuk gagasan terkait ruang hidup. Ruang itu benar-benar tidak statis, jadi jika dapat dikonseptualisasikan dalam hal interaksi sosial yang mengikat bersama, maka jika kasus bahwa interaksi dalam *Car Free Day* ini sendiri bukan hal bergerak secara ruang tapi bergerak melalui ruang dengan inisiasi dan interaksi sosial sebagai energi geraknya. Munculnya sejumlah orang yang berkumpul pada ruang dan waktu tertentu menimbulkan keramaian yang memicu berbagai pihak untuk memanfaatkan ruang tersebut sebagai arena kontestasi dengan beragam motif kepentingan, seperti motif ekonomi, politik, sosial dan budaya bercampur sebagai wujud manifestasi

keberadaan *ruang ketiga* di kota Bandung. Ruang dan waktu yang muncul di *Car Free Day* sebagai indikasi keberadaan manusia, sedangkan penguasaan atas modal, ruang dan waktu membentuk mata rantai substansial berupa relasi, tegangan dan sengkabut modal sosial dan modal kapital. Kita dapat melihatnya perubahan penggunaan ruang termasuk sengkabutnya aktivitas dalam *Car Free Day* di kota Bandung dengan beragam motif kerja dan kepentingan dari aktor-aktor yang seolah tampak melakukan kerja urbanisme (fig.3)



Fig.3 : *Car Free Day* Dago di Bandung (Foto oleh penulis – 2013)

*Car Free Day* memberikan dan menyuguhkan ruang pascamoderen dengan relasi mendalam antara kekuatan topografi geografis dan topografi kekuasaan yang

diselenggarakan di sekitar tesis otonomi kota, ruang publik dan godaan imperialis yang tertanam dalam dominasi dan eksklusivitas geografi. Dalam paradigma pascamoderen di mana konsep-konsep seperti solidaritas, identitas, masyarakat dan perbedaan yang tidak lagi didasarkan pada kontak serta faktor spasial tetapi dalam frame konfigurasi substansial. Tidak bisa dipungkiri, yang tampaknya menyatu disekitar masyarakat dengan tegangan determinasi modernitas dan nostalgia sebagai suatu fundamentalism dari sebuah ruang belum hilang. Dalam kata lain, geografis spasial berubah di ruang imaginatif dan mulai terintegrasi dalam memori kolektif melalui konstruksi narasi baru. Topografi modernitas kemudian diselenggarakan di sekitar wilayah fisik sebagai epistemologis "bermain" di mana perbedaan budaya bisa dipertahankan tetapi semakin saling melengkapi dan juga memakan sehingga perlahan ruang tersebut akan semakin terasa jenuh.

Kontradiksi heterotopik ruang heterogen mengungkapkannya tumpang tindih praktik dominan dan oposisi melalui munculnya situs (Foucault 1967). Ruang representasi (Lefebvre 1991), taktik praktik (de Certeau 1984) dan kekuasaan (Foucault 1967) sebagai wacana memahami ruang sebagai tempat perjuangan, pertengkaran dan negosiasi. Ruang menjadi situs perjuangan, negosiasi, kontestasi dan kerjasama telah dibentuk dan membentuk koloni

peradabannya sendiri melalui kerja kelas, ras, gender, relasi ekonomi-politik dan budaya. Pemandangan ruang sebagai lansekap dari globalisasi mengintegrasikan semua ruang yang ada dalam kanal kerumunan infrastruktur dan budaya melalui arus deras migrasi, urbanisasi, komunikasi, komoditas, tenaga kerja, visual dan ide-ide lainnya sebagai suatu organisme yang terdefinisi koheren secara internal-eksternal dalam kehidupan warga sipil dengan relasi pembentuknya (Prasetyo 2017). Keterlibatan praktik spasial dalam kehidupan keseharian membimbing penelitian ini melalui eksplorasi warga dan spasial itu sendiri sebagai sebuah narasi kontestasi. Tapi dengan selalu mengedepankan distribusi spasial dari hierarki hubungan kekuasaan, kita dapat lebih memahami proses dimana ruang mencapai identitas khas sebagai tempat (Gupta 1992).

Ruang, selain sebagai arena kehidupan dan wadah kegiatan, ruang juga merupakan esensi arsitektur dari perwujudan ide-ide perancangan dan imajinasi yang tentu saja tidak bisa lepas dari tempat beserta pengalamannya. Ruang-ruang perkotaan diproduksi tanpa misi sebagai suatu *appropriateness*. Ruang perkotaan dibangun bukan untuk menciptakan manusia perkotaan yang manusiawi dan paripurna, tetapi dibangun untuk mengontrol apa yang disebut sebagai 'konsumsi', kota yang dibangun dengan upaya untuk melestarikan

konsumsi sehingga manusia didalamnya akan sangat mudah untuk dikontrol atas dominasi modal. Seperti yang diungkap *Hannah Arendt* (1998), kota bukanlah sekadar benda arsitektural, melainkan 'ruang' yang memungkinkan keadaban publik dan menjadi eskalasi urbanisme yang nyata dan hal ini berlaku di semua kota di dunia.

Di kota, infrastruktur sebagai salah satu komponen signifikan dari urbanisme menunjukkan bagaimana orang mengalami ruang. Berfokus pada infrastruktur juga menciptakan ruang konseptual untuk menguji batas-batas pergeseran antara material dan struktur material, serta jaringan pergeseran antara kumpulan aktor untuk mengungkapkan dinamika kekuasaan yang melampaui pembagian antara publik, swasta, dan negara. Pada citra kota tertentu yang terus menerus mengalami intervensi dramatisasi urbanisme yang tampak segan untuk membawanya ke aras pengembangan berkelanjutan sebagai sebuah arena spasial dan kultural. Alih-alih demikian, kita hanya memetik kompleksitas yang ditimbulkan dalam praktik dan wacana spasial dan kultural itu sendiri dan hanya berupaya untuk tidak terperosok dalam paradoks urbanisme yang menghadapi anonimitas dengan kecurigaan dari pemahaman urban yang disediakan.

*Car Free Day* mengingatkan kepada bagian dari urbanisme berupa kebijakan dan kebajikan untuk preferensi lingkungan

berkelanjutan untuk masyarakat perkotaan berbungkus ruang publik terbuka. Namun hal ini merupakan penggambaran spasial berupa lansekap yang ironis meski tanpa pertumpahan darah yang tidak terhindarkan dalam diskursus ruang (hidup) berbentuk sebuah koridor infrastruktur. Sebagai sebuah *urban movement* yang dibentuk oleh kekuasaan, sebagai warga sipil hanya bisa menguji, menikmati sebuah batas intervensi spasial melalui keramahan *movement* ini termasuk lansekapnya sebagai tuan rumah yang mempertaruhkan citra kotanya. Peran ini akan sangat logis bila diharapkan adanya narasi rapat yang bertumpu kepada cerita mikro yang mengelilingi sebuah kota dalam menyuguhkan urbanisme yang tidak mungkin ditekan dalam sebuah kerangka perspektif disiplin keilmuan dan pertarungan kepandaian dari sebuah masyarakat heterogen.

Penempatan posisi dan peran *Car Free Day* yang seolah tampak moderen serta imajinatif dalam langkah upaya sebagai suatu kebijakan dan kebajikan yang dalam kondisi nyatanya tidak bekerja demikian, karena warga belum terbiasa dengan intervensi spasial semacam ini untuk dapat terlibat dalam urbanisme kontemporer semacam ini. Diperlukan waktu, transparansi pengetahuan dan keterlibatan yang setara dan lebih dalam untuk menegasikan sekaligus menegosiasikan sebuah pertukaran atau transformasi

sebuah kelayakan urbanisme dan jangkauannya dalam pembentukan dan mendaras wacananya. Hal ini memerlukan pertimbangan nuansa kapasitas spasial dan kultural termasuk publiknya yang akan membentuk identitas dan citra kotanya sendiri.

Aliran ini yang kemudian memberikan polarisasi spasial dan kontestasi (ruang dan publik) yang ada dan terjadi didalamnya. Sebuah arena telah kehilangan akar teritorial dari pengikisan *distingsi* budayanya terkait efektivitas dari tempat dan dari fermentasi ruang tersebut melalui intervensi 'bakteri' globalisasi ruang. *Car Free Day* di kota Bandung tengah dan telah terfermentasi dengan menghasilkan bentuk narasi ruang yang baru. Dalam kasus *Car Free Day* hubungan tersebut semakin menggeliat atas ruang-waktu, hubungan sosial ekonomi, politik dan budaya yang masing-masing penuh kekuasaan dengan struktur internal dominasi dan subordinasi pada setiap tingkat yang berbeda melalui kerja bolak-balik dari aras lokal ke global dan begitupun sebaliknya. *Car Free Day* sebagai sebuah tempat memberikan pengalaman ruang terhadap manusia yang mengalaminya dan "dicoba" sebagai bagian dari sistem global dalam upaya memanusikan melalui skenario lingkungan hidup berkelanjutan, nyatanya memiliki dimensi yang bukan hanya sekedar ukuran geografis semata.

Etnosentrisitas gagasan ruang-waktu dan akselerasinya saat ini menentukan derajat ruang publik dan wacana *Car Free Day* yang mempengaruhi rasa kepemilikan ruang-waktu tersebut dengan mengacu pada gerakan dan komunikasinya melalui peregangannya geografis serta tegangan dari hubungan sosial didalamnya yang menghasilkan interpretasi infrastruktur dari tindakan modal sehingga internasionalisasinya ruangnya semakin meningkat. Ini adalah ruang waktu yang bertanggung jawab sebagai sebuah kompresi serta akumulasi modalitas sosial yang kompleks, karena adanya perbedaan di tingkat gerakan dan komunikasi, tetapi juga di tingkat pengendalian dan inisiasi. Cara bagaimana dan dimana masyarakat ditempatkan dalam ruang-waktu tersebut yang sangat rumit dan sangat bervariasi sehingga pada gilirannya segera menimbulkan pertanyaan politik-identitas (ruang) dan kotanya.

*Car Free Day* kemudian berkembang menjadi sebuah skenario infrastruktur yang menyediakan logistik kulturalnya tersendiri yang nyatanya melebihi kapasitas strukturalnya melalui demonstrasi produksi dan penciptaan ruang dengan memberikan parameter sumberdaya dan kapasitas tertentu. Melalui makna struktural lebih memusatkan pada tata ruang kota yang mengandung berbagai segi baik historis, psikologis, maupun sosio-kulturalnya (Barthes 1981). Namun, dalam urbanisme

berbagai derajat arogansi *stakeholder* dalam setiap *urban movement* menjadi pertarungan klaim terhadap teritori imajiner terkait ruang yang diproduksi-konsumsi dan sangat terkait dengan sejarah ekspansinya.

Ruang sebagai sesuatu yang lebih abstrak dari pada tempat (Tuan, 2001) memberikan formulasi dari apa yang semula merupakan ruang yang tidak terbedakan, lalu berubah menjadi identitas yang khas saat mengenal dan memberinya nilai. Ruang yang dimaksud adalah ruang berwujud *Car Free Day* di kota yang berada di sebuah tempat berupa koridor jalan raya kota di daerah Dago, kota Bandung yang memberikan hubungan dan saling membutuhkan dalam konteks ini dalam rangka membentuk definisinya masing-masing. Maka tidak mengherankan jika, Tuan (2001) memberikan pandangan lebih jauh bahwa ruang mengizinkan adanya pergerakan maka tempat merupakan pemberhentian. Dalam konteks *Car Free Day*, sebagai sebuah ruang merupakan arena pergerakan beragam macam kompleksitas dan kontestasi benda, sistem dan aktor berdasarkan historisitas pembentuknya.

Namun sebagai sebuah tempat, arena ini hanya berupa koridor jalan raya yang akan menjadi *ruang ketika* munculnya mobilitas dan aktivasi kultural lainnya, *Car Free Day* melakukan kerja ini. Terdapat manipulasi citra kota melalui aktivitas tertentu agar kota tersebut dapat dipandang sebagai kota *suistenable* lingkungan hidup perkotaan

melalui *Car Free Day* yang dibungkus sebagai ruang publik. *Car Free Day* di Bandung menjadi contoh nyata dari legitimasi kekuasaan pemerintah kota untuk menutupi keterbatasan ruang publik terbuka dengan menyulap koridor jalan Dago menjadi ruang publik terbuka yang dibungkus oleh isu lingkungan hidup berkelanjutan yang sebenarnya hanya mengikuti *trend* kota-kota global lainnya dalam mengusung isu lingkungan melalui hari tanpa kendaraan bermotor dan kepedulian atas *global warming* yang pada praktiknya tidak berlaku sama sekali.

### Konseptualisasi Narasi Ruang Ketiga

Historisitas ruang sebagai praktik produksi realitas, bentuk dan representasinya tidak dapat serta-merta dianggap sebagai kausalitas yang berimplikasi waktu yang mewujud dalam peristiwa (Lefebvre, 1991). Pandangan yang memberikan perhatian khusus terhadap keberadaan kepentingan dalam pembentukan suatu ruang adalah konsep *ruang ketiga* (*third space*).

*Third space is space as directly lived, with all intractability, a space that stretches across the images and symbols that accompany it, the space of "inhabitans and users". Spaces of representation contain all other real and imagined spaces*

(Soja 1996).

Keberadaan *ruang ketiga* dianggap sebagai suatu pengalaman yang abstrak bahkan memiliki absurditas-nya sendiri terkait disiplin ilmu perkotaan bahkan estetika

kota itu sendiri. Ruang-ruang yang digunakan secara informal banyak muncul di dunia berkembang menjadi ruang ritual keseharian yang terjadi secara berulang.

Merujuk pandangan Soja (1996), maka artikel ini menempatkan ruang yang muncul dalam *Car Free Day* sebagai '*Ruang Ketiga*', dimana eksplorasi dimensi sosio-kultural sebagai akumulasi nilai masyarakat perkotaan dengan pola kreativitas sehingga munculnya sebuah gerakan bernama *Car Free Day* sebagai kantung budaya urban yang khas dalam konteks ruang publik kota Bandung (Prasetyo 2014c). *Car Free Day* sebagai *ruang ketiga* menawarkan kontestasi gaya hidup publik yang masif dalam melakukan aktivasi ruang. Disisi lain terdapat anomali gaya hidup yang membuat penggunaan ruang yang bergeser dari tujuan awalnya, sebagai ruang yang disiapkan untuk ruang bebas kendaraan bermotor dan mengamankan ritus wacana *global warming*. Bersinggungannya beragam isu yang saling bertolak-belakang dengan isu lainnya dalam ruang publik menjadikan ruang publik *Car Free Day* menciptakan paradoks urban.

*Car Free Day* sebagai sebuah *place making* yang dikonstruksi berdasarkan *setting* tertentu muncul sebagai *ruang ketiga* yang mengalami *time space compression* dimana perspektif manusia yang berada dalam ruang tersebut pada masa kini berkaitan erat dengan kemajuan material yang menyentuh hampir semua aspek kehidupan.

Penguasaan modal, ruang dan waktu membentuk mata rantai substansial dari kekuatan sosial dan menjadi elemen penting dalam usaha untuk memproduksi imaji-imaji menjadi fokus inovasi dalam bentuk *Car Free Day* yang bersentuhan dengan waktu-ruang dan perubahan budaya serta masalah lingkungan hidup secara mondial (Prasetyo 2014c). Apabila melihat dari beragamnya benturan kepentingan, beragamnya aktivitas dan beragamnya penggunaan ruang, maka ruang *Car Free Day* menjadi ruang ketiga yang merupakan ruang representasional (*heterotopia*). Narasi *ruang ketiga* hanya dan akan tampak terjadi dengan durasi ketika waktu dan ruang ini menjadi arena *Car Free Day* yang merupakan skema kerja *spasio temporal fix* dengan waktu dan ruang yang dikompresi untuk kepentingan ini (fig.4).



Fig 4. Kompresi Ruang- Waktu *Car Free Day* – Dago Bandung (Prasetyo 2014a)

Alih-alih menyediakan narasi lingkungan hidup berkelanjutan untuk mengamini kerja ‘melawan’ *global warming* dengan cara melalui tajuk *Car Free*, nyatanya apa yang terjadi dalam movement *Car Free Day* dikota-kota seluruh dunia termasuk di Bandung meleset dari target aktivasi ruang dan publiknya, bahkan untuk kota kota di Indonesia, khususnya di Bandung malah mengalami derajat narasi yang sangat diluar perkiraan. Situasi yang paling sederhana adalah bagaimana wujud *Car Free Day* di sebuah kota tetapi tidak

berlangsung dalam waktu satu hari dan hanya berada di sebagian koridor satu ruas jalan saja. Lalu, ketika orang-orang datang ke *Car Free Day* tidak sebenar-benarnya *car free* tapi tetap menggunakan kendaraan bermotor seperti mobil dan motor yang diparkir dibatas-batas sekeliling ruas area jalan yang menjadi lansekap *Car Free Day* tersebut dan malah menimbulkan kemacetan lain di ruas jalan lainnya. Alih-alih ingin menggalakkan program ramah lingkungan, keberadaan *Car Free Day* tidak sama sekali mengurangi derajat polusi di sekitar area tersebut. *Car Free Day* hanya menjadi eskalasi ruang publik baru dan untuk kepentingan *urban leisure* dan *urban flaneur* semata.

Terdapat ruang dan waktu yang dikompresi secara politis hanya untuk kepentingan citra tertentu. Situasi lebih lanjut, *Car Free Day* di Bandung malah menyediakan eskalasi politik, ekonomi dan kerja seni budaya yang terkadang saling bersinggungan tapi juga terkadang bekerja sendiri-sendiri. Misalnya, bagaimana kampanye politik yang masing-masing membawa panji-panji identitasnya dapat berlangsung di suatu koridor jalan tanpa saling bergesekan, hal yang sama juga berlaku untuk kerja keagamaan di ruang publik. Melihat ini, maka timbul pertanyaan, apakah *Car Free Day* ini telah menjadi ruang demokratis yang sebenarnya? Selain itu, kita bisa melihat bagaimana *Car Free Day* menyediakan lansekap transaksi ekonomi

formal dan informal melalui kerja *branding* sebuah produk-produk konsumsi baru hingga sektor informal pedagang kaki lima. Belum lagi jika dilihat terkait siapa aktor-aktor yang muncul dalam penggunaan ruang ini, mulai dari kampanye sosialisasi program pemerintah, misalnya sosialisasi pembayaran pajak dan kesehatan hingga penyediaan layanan publik seperti untuk pengurusan surat kendaraan dan surat ijin mengemudi. Selain itu begitu riuhnya kampanye-kampanye yang diusung oleh ratusan komunitas dan lembaga swadaya masyarakat hingga lembaga keagamaan, mulai dari kampanye terkait isu lingkungan, anak-anak, disabilitas, kesehatan hingga program-program komunitas, seperti komunitas tari, komunitas menggambar hingga komunitas hobby penyuka binatang peliharaan dan mainan.

Begitupun kerja kebudayaan yang tidak kalah seru, salah satunya terkait praktik seni yang tersaji melalui beragam bentuk pertunjukan, mulai dari pertunjukan seni tari, musik dan *performance art* yang dilakukan oleh beragam komunitas, individu maupun instansi. Jika melihat ini, *Car Free Day* yang jika dihubungkan dengan waktu kerja dan ruangnya, terjadi di hari minggu dan di waktu pagi hari maka orang akan mengasosiasikannya kepada waktu untuk olahraga apalagi *car free day* ini dikemas dalam nuansa praktik lingkungan hidup perkotaan yang berkelanjutan untuk warganya. Kita dapat menyaksikan

bagaimana begitu masifnya penggunaan sepeda, skateboard, rollerblade hingga atraksi freestyle bola sepak dalam ruang ini, belum lagi jika ditambah dengan praktik senam bersama yang diiringi musik (mayoritas musik dangdut) yang diputar keras-keras untuk menarik simpati publik yang hadir untuk turut serta. Bisa dibayangkan dalam sebuah ruas jalan ini terdapat puluhan kerumunan orang yang juga menghidupkan musik dengan keras-keras dengan beragam jenis musik yang masing-masing kerumunan ini memiliki agendanya tersendiri. Sajian lainnya tentu saja terkait kuliner, beragam macam kuliner tersaji masif diruang ini, mulai dari versi hotel karena kebetulan hotel tersebut berada dia area *Car Free Day* ini hingga versi kaki lima. Lebih lanjut kita dapat melihat bagaimana kekuatan formal dan informal yang mengasai ruang tersebut. Terdapat 29 jenis stakeholder atau aktor dengan beberapa kategori sub-stakeholder yang lebih detail terkait hubungan, aktivitas atau peran yang mereka lakukan dalam keberadaan *Car Free Day Dago* ini<sup>4</sup>.

Selain itu kita dapat melihat bagaimana kontruksi label gaya hidup perkotaan tersaji dalam wujud beragam fashion yang menunjukkan identitas tertentu sebagai sebuah instansi, komunitas, dan individu yang mau tidak mau akan merujuk kepada

level kekuatan dan kekuasaan termasuk popsisi kelas sosial yang ingin ditunjukkan ke publik *Car Free Day* ini. Dari beragam sajian tersebut yang saling berkontestasi hanya dalam satu waktu dan satu ruang saja bernama *Car Free Day* nyatanya telah bertransformasi lebih liar jika hanya dilihat sebagai sebuah ruang bebas kendaraan semata, hal ini kemudian ditangkap sebagai formasi kerja *ruang ketiga*.

*Car Free Day* sebagai *ruang ketiga* memberikan pengaruh gaya hidup sehingga dijadikan sebagai sebuah arena untuk mempromosikan produk, gagasan, dan budaya tapi juga merupakan agenda imperialisme yang lebih luas dengan memanfaatkan kandungan peradaban untuk menciptakan -kehidupan urban yang baru dengan mengkomersialisasikan waktu luang (Prasetyo 2014c). Komersialisasi *Car Free Day* merupakan pergeseran dari bentuk-bentuk permainan dan perayaan komunal menjadi jenis-jenis hiburan komersial yang disediakan oleh pemilik modal kapital dan negara serta kepentingan politik yang merupakan tahapan penting dalam perkembangan budaya kelas menengah perkotaan. Kombinasi yang diciptakan inheren dengan kerumunan masyarakat perkotaan dalam ruang publik yang bersekutu dengan perdagangan retail massa (formal maupun informal). Semua ini meninggalkan kita dengan kesan munculnya nilai-nilai sipil dan demokratis 'baru', tetapi mereka sebenarnya 'populer'

---

<sup>4</sup> Prasetyo, Frans Ari. 2014. "CAR FREE DAY: Contestation of 'Third Space' as a Phenomenon in the Production of Urban Public Space in Bandung." Institute of Technology Bandung.

nilai-nilai (tidak selalu sama dengan nilai-nilai 'rakyat'). Nilai populer sering diterjemahkan ke dalam program populis - (ironisnya) hierarkis

Konsep-konsep seperti "multikulturalisme" atau "subkultur" meninggalkan pertanyaan kritis terhadap perbedaan budaya dengan tidak adanya gagasan menyeluruh dari ruang lokal. Akibatnya, gagasan moderen ruang wilayah memberikan analisis yang diingatkan untuk tertulis dalam grid multikulturalis atau di ruang tersebut. Hal ini menghasilkan satu set pertanyaan teoritis terkait konsep budaya hibrida, lokalisasi dan hubungan mereka dengan kanon-kanon terkait pengertian dan pembentukan ruang serta budayanya. *Car Free Day* dilihat secara keseluruhan sebagai gejala fisik budayawi (*physic-artificial phenomena*) dimana ekspresi keruangannya bersifat fisik namun pembentukannya disebabkan oleh aktivitas aktor (manusia) sehingga terbentuk budaya komposit (Prasetyo 2014c). Nyatanya, *Car Free Day* sebagai ruang ketiga berkontribusi sebagai ruang multikulturalisme yang progresif, responsif dan demokratis akibat aktivitas urban kompositnya tersebut walaupun terjadi paradoks disana-sini.

### **Analisis Politik dan Kontestasi Ruang**

Kota Bandung melalui peran Jalan Dago memiliki nilai historisitasnya tersendiri dalam perkembangan kontemporer

perkotaan. Munculnya ruang publik di Bandung sebagai wacana awal dari kebutuhan ruang publik melegitimasi munculnya *Car Free Day* yang pada awalnya sebagai respon *trend* global dalam isu lingkungan hidup perkotaan kemudian dikemas sebagai ruang publik. *Car Free Day* menjadi ajang kontestasi publik yang bernilai sebagai lokasi administratif, lokasi sosio-kultural termasuk lokasi gaya hidup, lokasi ekonomi dan lokasi politik bagi warga kota, khususnya di Bandung (Prasetyo 2014c) sehingga menjadikannya ruang konstalasi yang merangkap sebagai ruang kontestasi. Hal ini menjadikan ruang (kota) bukan hanya sekedar geografis, tapi sebagai persimpangan politik, masyarakat dan ruang geografi bersama.

Kontestasi spasial telah mencakup beragam isu dari hubungan warga tentang penggunaan lahan atau wilayah tertentu. Meminjam *De Certeau* (1984) yang menjelaskan hubungan dominasi dan kontestasi melalui jalan lain untuk pengaturan spasial. *Car Free Day* merupakan wilayah atau ruang yang diproduksi dan direproduksi dalam kepentingan *spatio temporal fix* dalam legitimasi pengaturan spasial san aspasilnya. Ekspansi penggunaan ruang melalui skema kapital dan skema relasi sosial secara teoritik dipandang sebagai bagian dari (re)produksi ruang dalam upaya menciptakan *spatio temporal fix* tersebut sebagai strategi dalam bertahan

ditengah kondisi lahan/ruang hidup yang semakin langka (Prasetyo 2017). Kondisi yang dimaksud dapat terkait dengan beragam sektor, salahsatunya adalah lingkungan perkotaan dengan sudut pandang kampanye isu *global warming* atau pengurangan penggunaan kendaraan bermotor untuk kesehatan dan lingkungan hidup yang 'diharapkan' lebih baik serta berkelanjutan. Representasi ruang dalam ilmu sosial yang sangat bergantung pada potongan gambar, irisan beragam faktor-aktor dan disjungsi yang terjadi di ruang tersebut. Kekhasan masyarakat, negara, dan budaya didasarkan atas pembagian ruang dan pembacaannya sebagai fakta yang kadang terputus-putus untuk membentuk sebuah identitas yang membentuk titik awal dari relasi, konflik, kontradiksi, paradoks lebih lanjut menjadi sebuah kontesasi kompleks yang saling melengkapi dan juga meniadakan.

*Car Free Day* menjadi situs kontestasi produksi-konsumsi yang mengambil *frame* sebagai proses partisipasi dalam praktik keseharian yang menggambarkan dinamika partikularisme dan universalisme, mengingat *Car Free Day* menjadi eskalasi dengan skala spasial tertentu yang memberikan suguhan pertunjukan tersebut. Berusaha untuk memahami dinamika ini dengan cara menafsirkan bentuk perkotaan berubah dari Bandung sebagai hasil dari sebuah himpunan relasi kekuasaan dan kepentingan yang berbeda yang tidak selalu

kompatibel. Pemahaman sosial dan transformasi budaya mengubah pola relasi dan pembacaan yang sebenarnya saling berhubungan dan memungkinkan kekuatan topografi ruang untuk menyembunyikan topografi kekuasaan atas itu sehingga ruang menjadi inheren dan terfragmentasi.

Masyarakat kompleks dewasa ini terdiri dari sistem ekonomi pasar (kapitalisme), sistem birokrasi (negara) dan solidaritas sosial (masyarakat), maka lokus ruang publik politis terletak pada komponen solidaritas sosial yang harus dibayangkan sebagai suatu ruang otonom yang membedakan diri, baik dari pasar maupun negara. *Car Free Day* sebagai ruang politisasi yang dijadikan arena penguasaan atas beragam motif kepentingan sehingga menciptakan nilai baru atas ruang dan politik. Misalnya, *Car Free Day* menjadi ruang publik politik yang berasosiasi positif dengan demokrasi melalui proses pemilihan umum menjadikan ruang publik tersebut sebagai medan pertarungan politis dari para kontestan. Elit politik yang merupakan kontestan pemilu mulai sibuk menata penampilan, mulai dari tata busana, cara berbicara, melatih intonasi dan mengasah retorika untuk tampil di ruang ini.

Ketika ruang publik yang seharusnya menjadi ruang politik ideologi berubah menjadi ruang politik kosmetik dimana tidak terjadinya pertarungan ide, gagasan, keyakinan dan makna politik itu sendiri. Itu semua tergantikan oleh politik penampakan

(kosmetika) yang menonjolkan penampilan melalui gesture, fashion, bahasa tubuh, cara berbicara kependaian retorika, olah bahasa dan permainan tanda yang dijadikan sebagai kekuatan politik untuk menutupi minimalitas kekuatan substansial. Kekuatan substansial yang seharusnya menjadi landasan utama dari sikap politik yang meliputi kapabilitas, kecakapan, intelektualitas, kepemimpinan dan kharisma yang mungkin tidak dimiliki oleh kekuatan politik kosmetika malah menjadi terlupakan. Strategi manipulasi penampakan luar menjadi kosmetika politik yang kemudian menjadi logika politik masa kini dalam mencapai tujuannya melalui teknik memanggil, mengajak, merayu, dan membujuk. *Car Free Day* menyediakan ruang eskalasi termasuk publiknya untuk proses-proses kerja politis semacam ini dan hal itu sangat memungkinkan dari pada di ruang-ruang publik lainnya, jika melihat sasaran yang dibidiknya.

Selain itu, munculnya ekologi kelas penggunaan ruang publik secara ekonomi sebagai sebuah lingkungan dari hegemoni unit-unit ekonomi melalui investor dalam kontruksi baru dan renovasi tertentu menemukan homogenitas rasional mengenai pengetahuan tentang daerah atau lokasi tertentu yang tepat dalam menempatkan modalnya. Akhirnya ruang tersebut kehilangan identitas awalnya dan digantikan oleh identitas baru dengan kemasan kapital yang kental. Kondisi ini

ditunjukkan oleh *Dago* atau *Jalan Ir. H Juanda*, tempat lokasi *Car Free Day* berada sebagai salah satu poros utama kota Bandung yang notabene sebagai poros ekonomi yang dibangun oleh para pemilik modal sehingga menjadikannya lokasi wisata konsumsi nyata keseharian yang masif ketika *Car Free Day* ini berlangsung.

Pembacaannya, ruang dalam frame lokalitas walaupun berwujud *Car Free Day* sebagai bentuk pelarian romantis dari politik yang nyata dari dunia melalui skenario lingkungan perkotaan yang dikaitkan dengan wacana *global warming*, sementara 'waktu' disamakan dengan gerakan dan kemajuan 'ruang' secara stasis dan reaksioner lokalitas karena terdapat unsur masyarakat dengan stuktur internalnya. Kali ini, bagaimanapun bukan hanya gerakan fisik, atau bahkan semua komunikasi yang terlihat, tetapi juga semua hubungan sosial, semua link antara orang-orang dan ruang-nya yang mengisinya dengan pengalaman konsumsi yang beragam. Apa yang terjadi adalah bahwa hubungan geografi sosial telah berubah secara politis, komunikasi dan konsumsi melalui *Car Free Day*.

Hal ini secara alami sebuah situs di mana perubahan yang paling cepat, terutama dalam bentuk perkotaan, tetapi pada saat yang sama kita bisa mengatakan bahwa kota sepertinya tidak pernah berubah. Terus berlanjut tua di semua yang baru - lapisan baru dan lama hidup berdampingan.

Produksi ruang akan sangat dinamis tetapi menentang pandangan linear waktu dan ruang itu sendiri. Modus produksi membangun relasi ruang dan kemudian memproduksi ruang baru sesuai dengan kepentingan produksi terlihat dalam wujud *Car Free Day* sebagai bagian dari kepentingan produksi perkotaan dalam membangun image untuk kesadaran tertentu.

Kesadaran ini yang memberikan ruang apresiasi dan apropriasi publik untuk menunjukkan identitas publik tersebut melalui aktivitasnya. Beragamnya aktivitas yang muncul merepresentasikan ruang ketiga ini sebagai arena kontestasi gaya hidup, olahraga, kesehatan, fashion beserta paradoks yang mengikutinya. *Car Free Day* juga menjadi ruang pertukaran, tegangan dan sengkabut untuk seni-budaya, agama dan politik yang progresif sehingga menyebabkan terjadinya perebutan ruang dan frekuensi penggunaan yang berubah-ubah. *Car Free Day* sebagai fenomena *setting* produksi ruang publik terbuka memberikan tampilan wajah sebenarnya sebagai *ruang ketiga* yang multi guna, multi fungsi dan multikulturalisme, karena saling tumpang tindihnya penggunaan ruang dengan beragam aktivitas, komoditas dan kepentingan yang menyertainya. Kondisi ini yang kemudian teridentifikasi sebagai lansekap kerja kontestasi yang dimaksud.

Sekarang, *Car Free Day* teridentifikasi secara arkeologi pengetahuan dan genealogi

kekuasaan untuk kepentingan tertentu, sehingga munculnya *heterotopia* ruang sebagai ruang nyata hanya merupakan *utopia* yang diwujudkan dalam kontruksi penguasaan ruang dalam dinamika politik, ekonomi, agama, sosial dan budaya yang membentuk masyarakat multikulturalisme (Prasetyo 2014c). Terjadinya perebutan ruang publik atas kuasa formal maupun informal menciptakan segregasi baru dalam ruang publik, maka dalam konteks ini *Car Free Day* menjadi arena kontestasi publik heterogen, multikultur dan politis untuk kemudian melabeli *Car Free Day* sebagai ruang kolaborasi antara *spatial practice* (perceived space), *representation of space* (conceived space) dan *representational space* (lived space). *Car Free Day* memberikan kebebasan atas tekanan suasana urban dan memberikan efek untuk kesehatan publik, sehingga mendorong pemanfaatan ruang publik ini lebih masif. Tapi disisi lain pemanfaatan ruang publik yang masif ini menjadi *over exploited* karena terjadinya tumpang tindih aktivitas, kepentingan, dan pola pergerakan aktor atau *stakeholder* di dalamnya yang menjadi distribusi arena kekuasaan dan penguasaan atas ruang publik tersebut.

### **Kesimpulan**

Globalisasi dalam ruang yang mencakup didalamnya terkait dengan perekonomian, dalam budaya, atau apa pun tidak berarti

hanya homogenisasi semata. Disisi lain, globalisasi juga bekerja sebagai hubungan sosial dan menjadi sumber lain dari (re)produksi pembangunan secara geografis dan pengetahuan serta menjadi padanan yang berhadapan langsung dengan lokalitas terutama melalui keunikan ruang dan politiknya, setelah bagaimanapun gempuran globalisasi diruang tersebut. Terdapat kekhususan ruang yang berasal dari kenyataan bahwa setiap ruang tersebut adalah fokus dari campuran yang berbeda dari yang lebih luas dan lebih lokal melalui hubungan sosial yang terajut didalamnya. Campuran ini bersama-sama di satu ruang dapat menghasilkan efek yang tidak akan terjadi sama.

Ini adalah era ketika ruang yang (seharusnya) dihuni oleh koherensi dan heterogenitas untuk kemudian diatur terhadap pola fragmentasi dan gangguan muncul sebelum dan setelahnya. Karakterisasi populer ruang waktu dalam *Car Free Day* nyatanya berupa kompresi yang mewakili pengetahuan barat yang terwujud dalam agensi aktor, kebijakan bahkan kultural yang berdenyut ketika ruang dan waktu *Car Free Day* diaktivasi. Rasa dislokasi yang beberapa nuansa saat melihat jalan lokal terkenal sekarang berbaris dengan sukseksi impor (budaya) bertajuk *Car Free Day* yang pada akhirnya, semua hubungan ini dengan mengambil elemen lanjut kekhususan dari akumulasi sejarah ruang, dengan sejarah itu sendiri

dapat membayangkan sebagai produk dari lapisan demi lapisan set hubungan yang berbeda, baik lokal dan dunia yang lebih luas. *Car Free Day* telah melakukannya, setidaknya hingga saat ini di banyak kota di dunia, khususnya di Kota Bandung.

Munculnya kepentingan kapital dalam bingkai ekonomi dan kekuasaan formal maupun informal yang muncul dari berbagai stakeholder serta mekanisme formal-informal, tangible - intangible yang bekerja saling tumpang tindih di *Car Free Day* sebagai ruang publik temporer sebagai ruang ketiga yang diapresiasi, diappropriasi dan diantisipasi (Prasetyo 2014c). *Car Free Day* juga hanya menjadi legitimasi yang dimunculkan oleh penguasa kota Bandung untuk menutupi keterbatasan ruang publik terbuka dengan menyulap koridor jalan Dago menjadi ruang publik terbuka yang dibungkus oleh isu global lingkungan hidup berkelanjutan sebagai upaya manipulasi citra kota melalui aktivitas merayakan kebebasan penggunaan jalan yang nyatanya hanya berdurasi 4 jam saja diakhir pekan yang notabene bukan *rushhour* melainkan *leisure hour* hanya demi pemenuhan kepentingan *urban leisure dan urban flaneur*.

*Car Free Day* merupakan *gimmick* dari transformasi infrastruktur urban dengan mencoba memainkan peran-peran publik dan stakeholder di dalamnya berdasarkan isu-isu yang coba dikaitkan dengan cara mengkontruksi gaya hidup dan wujud

tampilan citra kota mengkilap. *Car Free Day* hanya menjadi sebuah kebijakan informal yang dikaitkan dengan tata prana peraturan tingkat lokal maupun nasional karena keberadaannya belum didasari atas prana kebijakan formal dan hanya mengekor dari polarisasi trend wacana global perkotaan yang seksi. Tetapi yang terjadi di Indonesia khususnya di Bandung memberikan anomalia tersendiri dan publik seperti memberikan legitimasi keabsyahannya. Diproduksinya ruang publik ini untuk memberikan upaya lain sehingga esensi yang terjadi secara nyata menjadi kabur dan hanya dijadikan tameng atau bungkus dari kenyataan yang terjadi. Transformasi urban yang muncul dengan cara merekayasa ulang sebuah kota melalui sebuah "pertunjukan" ruang tertentu telah mengerucut sebagai upaya dalam penyerapan surplus kapital dan modal sosial melalui sebuah kontestasi ruang dan publiknya.

#### Daftar Pustaka

- Arendt, Hannah. 1998. *The Human Condition*: University Chicago Press.
- Barthes, Roland. 1981. *Camera Lucida: Reflections on Photography*. New York: Hill and Wang.
- Bishop, R., Phillips, J. and Yeo, W.W. 2003. "Perpetuating cities: Excepting globalization and the Southeast Asia supplement." In *Postcolonial Urbanism: Southeast Asian Cities and Global Processes*, edited by J. Phillips and W. Yeo R. Bishop, 1-36. London and New York: Routledge.
- Casstells, Manuel. 1989. *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process*. Oxford, UK; Cambridge, MA: Blackwell
- de Certeau, Michel. 1984. *The Practice of Everyday Life*. Translated by Steven Rendall. Berkeley: University of California Press.
- Dines, N., Cattell, V. (et al). 2006. "Public Spaces, social relations and well-being in East London." Policy Press for the Joseph Rowntree Foundation.  
<http://www.jrf.org.uk/bookshop/eBooks/public-spaces-social-relations.pdf>
- Douglass, M 2008. "Civil society for itself and in the public sphere : Comparative research on globalization, cities and civic space in Pacific Asia." In *Globalization, The City and Civil Society in Pacific Asia*, edited by K.C. Ho and Giok Ling Ooi M. Douglass, 27-49. London and New York: Routledge.
- Falahi, Ziyad. 2010. "Property Boom atau Kelangkaan Tanah ? : Meneropong Relasi Antara Casino Capitalism dan Rezim Internasional." *Landreform II (Membangun Kekuatan Politik Agraria)*:18.
- Foucault, M. 1967. *Of Other Spaces*.
- Gupta, Akhil and James Ferguson. 1992. "Beyond "Culture": Space, Identity, and the Politics of Difference." *Cultural Anthropology* Vol. 7 (No. 1 ; Space, Identity, and the Politics of Difference):pp 6-23.
- Harvey, David. 1990. *The Condition of Postmodernity : an enquiry into the origins of cultural change, Oxford [England] ; Cambridge, Mass., USA : Blackwell. Oxford [England] ; Cambridge, Mass., USA: Blackwell.*
- Harvey, David. 2003. *The New Imperialism*: Oxford University Press.
- Harvey, David. 2012. *Rebel Cities : From The Right To The City To The Urban Revolution*. London-NY: Verso.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

- Jameson, F. 1991. *Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism*. Durham, NC: Duke University Press.
1991. Durham, NC: Duke University Press.
- Lefebvre, H. . 1991. *The Production of Space*. Translated by Donald Nicholson-Smith: Oxford : Blackwell.
- Marvin, Graham Steve and Simon. 2001. *Splintering Urbanism : Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*: Routledge.
- Massey, Doreen. 1994. "A Global Sense of Place " In *From Space, Place and Gender* Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Newman, Peter and Isabella Jennings. 2008. *Cities as Sustainable Ecosystems: Principles and Practices* Island. Washington, Covelo, London: Island Press
- Prasetyo, Frans Ari. 2014a. "CAR FREE DAY: Contestation of 'Third Space' as a Phenomenon in the Production of Urban Public Space in Bandung." Institute of Technology Bandung.
- Prasetyo, Frans Ari and Sean M Iverson. 2014b. "Playing Under The Fly Over: A Collaborative Creative Community in Bandung." 5th Arte Polis International Conference and Workshop, Bandung, Indonesia.
- Prasetyo, Frans Ari and Teti A. Argo. 2014c. "Car Free Day: Kontestasi Ruang Ketiga Sebagai Fenomena Produksi Ruang Publik Perkotaan di Bandung." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota-ITB* (SAPPK V3N1):195-207.
- Prasetyo, Frans Ari. 2017. "Sungai dan Ruang (Visual)." In *River in a Visual Shot : Exploring Integrated Water Resources, Adaptation And Everyday Life. Recognising Livelihood Struggles And Responding To The Visual Perspectives In Citarum River - Indonesia*, edited by Frans Ari Prasetyo, 1-26. Bandung: BRICK, ITB and Ultimus.
- Soja, Edward. 1989. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso Press.
- Soja, Edward W. 1996. *Thirdspace : Journey to Los Angeles and Orher Real-and-Imagined Places*. USA: Blackwell Publishers Inc.
- Thuathail, Gerald O. 1999. "Understanding Critical Geopolitic : Geopolitic and Risk Society." *Journal of Strategic Studies* 22 (3).
- Tuan, Yi - Fu. 2001. *Space and Place : The Perspective Experience*. London: University of Minnesota Press.