SOSIOLOGI PERKOTAAN

Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Sosial

Kapitalisasi ruang dan marginalisasi sosial merupakan isu menarik di tengah semarak modernitas pembangunan perkotaan. Betapa tidak, "ekspansi" pembangunan fisik di perkotaan yang diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat, namun di sisi lain justru melahirkan polarisasi, ketimpangan, bahkan ke arah keterpinggiran sosial. Anthony Giddens (2005) telah memperingatkan kepada kita bahwa sesungguhnya modernitas ibaratnya mesin-mesin raksasa (juggernaut) yang bergerak begitu cepat hingga tidak dapat dikontrol dan menyebabkan masyarakat tersingkir dari arus perubahan.

Potret kapitalisasi ruang dan marginalisasi sosial dianalisis secara tajam oleh penulis dalam buku ini. Dengan menggunakan perspektif Neo-Marxian, penulis membentang kajian Henri Lefebvre dalam menganalisis formasi sosial, penguasaan ruang, dan kapitalisme ruang di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Kehadiran buku ini di tangan pembaca dapat dikatakan telah menambah khasanah kepustakaan khususnya tentang kajian Sosiologi Perkotaan, Tata Ruang, dan Perencanaan Wilayah. Karena itu, buku ini menarik menjadi bahan bacaan bagi akademisi, praktisi, pemerhati sosial, dan mahasiswa.

Literacy Institute
Jl. Wanggu, Kendari 93231
literacyinstitute@yahoo.com
www.literacyinstitute.org
0852-9979-3323

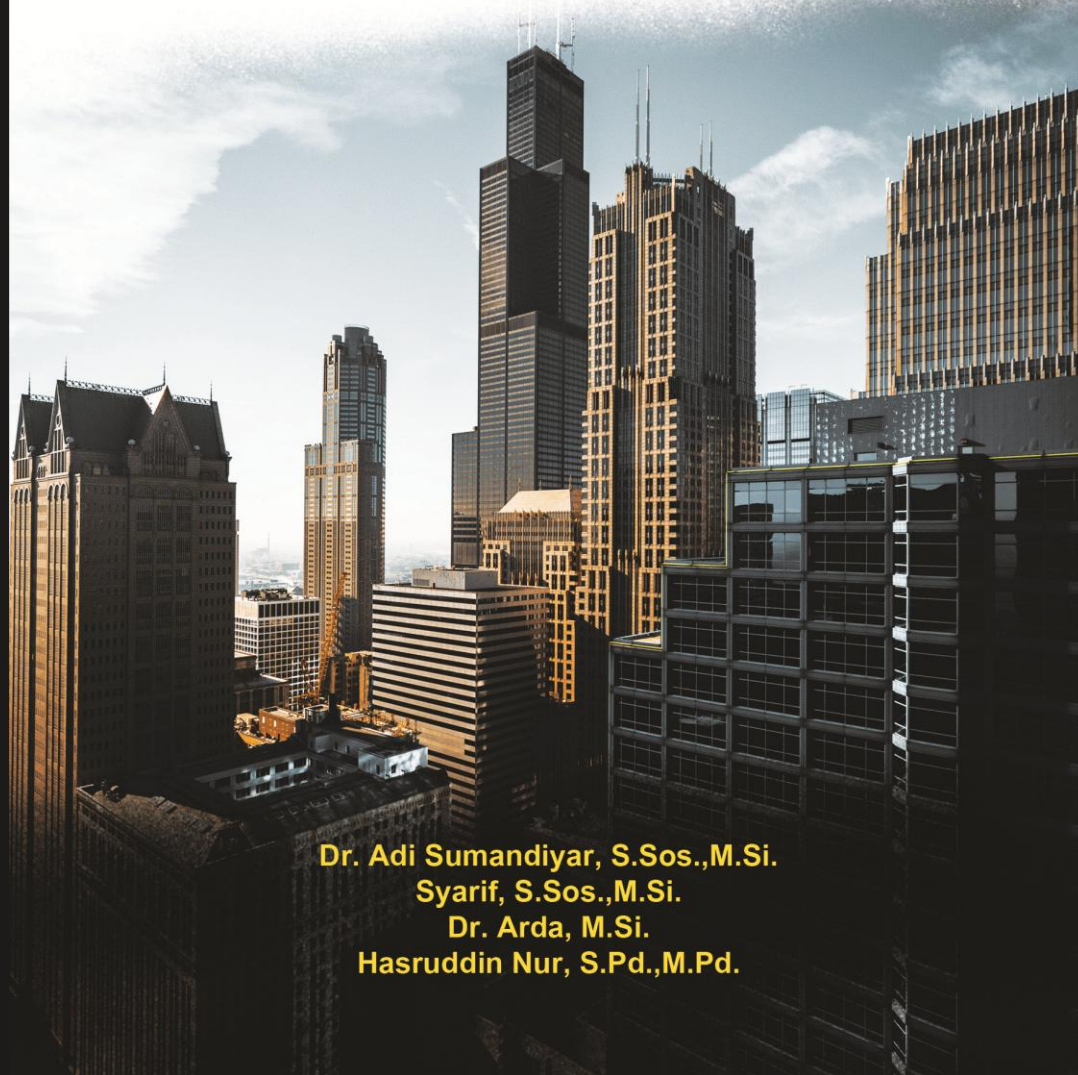
ISBN 978-602-5722-41-7

SOSIOLOGI PERKOTAAN

Dr. Adi Sumandiyar, S.Sos.,M.Si. | Syarif, S.Sos.,M.Si.
Dr. Arda, M.Si. | Hasruddin Nur, S.Pd.,M.Pd.

SOSIOLOGI PERKOTAAN

Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Sosial



Dr. Adi Sumandiyar, S.Sos.,M.Si.
Syarif, S.Sos.,M.Si.
Dr. Arda, M.Si.
Hasruddin Nur, S.Pd.,M.Pd.

Dr. Adi Sumandiyar, S.Sos.,M.Si.
Syarif, S.Sos.,M.Si.
Dr. Arda, M.Si.
Hasruddin Nur, S.Pd.,M.Pd.

SOSIOLOGI PERKOTAAN

KAPITALISASI RUANG DAN MARGINALISASI SOSIAL

Literacy Institute, 2020

SOSIOLOGI PERKOTAAN

Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Sosial

Penulis
Dr. Adi Sumandiyar, S.Sos.,M.Si.
Syarif, S.Sos.,M.Si.
Dr. Arda, M.Si.
Hasruddin Nur, S.Pd.,M.Pd.

ISBN: 978-602-5722-41-7
vi + 226 hlm.; 15,5 x 23 cm

Editor
Dr. Ambo Upe, S.Sos., M.Si.

Desain Sampul
Rio Kurniawan

Tata Letak
Agung Dermawansa

Penerbit
Literacy Institute
Bumi Wanggu Permai II Blok D/12
Kota Kendari, 93231, Telp. 085299793323
Email: literacyinstitute@yahoo.com
Website: www.literacyinstitute.org

Cetakan Pertama: September, 2020

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
Dilarang mengutip sebagian atau seluruh isi buku ini dengan cara apapun, termasuk dengan cara penggunaan mesin fotokopi, tanpa izin sah dari penerbit.

Kata Pengantar

Kapitalisasi ruang dan marginalisasi sosial merupakan isu menarik di tengah semarak modernitas pembangunan perkotaan. Betapa tidak, "ekspansi" pembangunan fisik di perkotaan yang diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat, namun di sisi lain justru melahirkan polarisasi, ketimpangan, bahkan ke arah keterpinggiran sosial. Anthony Giddens (2005) telah memperingatkan kepada kita bahwa sesungguhnya modernitas ibaratnya mesin-mesin raksasa (*juggernaut*) yang bergerak begitu cepat hingga tidak dapat dikontrol dan menyebabkan masyarakat tersingkir dari arus perubahan.

Potret kapitalisasi ruang dan marginalisasi sosial dianalisis secara tajam oleh penulis dalam buku ini. Dengan menggunakan perspektif Neo-Marxian, penulis membentang kajian Henri Lefebvre dalam menganalisis formasi sosial, penguasaan ruang, dan kapitalisme ruang di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Hasil penelitian memaparkan tiga temuan mendasar.

Pertama, kolaborasi antara pemerintah dan investor mengondisikan akselerasi perubahan fisik spasial melalui proses penetrasi kapitalisme, sehingga mengakibatkan pergeseran sarana produksi menuju reproduksi ruang yang mendorong lahirnya formasi sosial kapitalis secara berdampingan dengan formasi sosial dalam penguasaan reproduksi ruang didominasi oleh kapitalisme yang menyebabkan ketidakberdayaan masyarakat lokal dalam mengakses sumber daya dan berada dalam posisi marginal.

Kedua, perubahan formasi sosial tunggal ke arah formasi sosial ganda menyebabkan perubahan interaksi sosial dan adaptasi sosial antara masyarakat lokal dengan masyarakat pendatang. Dalam kondisi berjalannya formasi sosial ganda, interaksi sosial dan adaptasi sosial yang dilalui oleh komunitas lokal menjadi lebih kompleks yang memiliki ciri

gemeinschaft dan secara eksternal dengan formasi sosial kapitalisme berjalan interaksi dan adaptasi bercirikan *gesselschaft*.

Ketiga, perubahan formasi sosial yang menciptakan ruang secara representasional yang didominasi oleh kapitalisme yang berdampak pada kapitalisasi ruang perkotaan. Ketika itu terjadi, maka masyarakat dikelompokkan (formasi sosial). Penciptaan ruang secara representational yang menunjukkan keterwakilan kelompok-kelompok tertentu yang menguasai ruang menyebabkan terjadinya pemisahan dari keluarga dan kelompok kerabatnya, sehingga masyarakat lahir dalam bentuk dikelompokkan (segmentasi), berakibat menciptakan kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat.

Kehadiran buku ini di tangan pembaca dapat dikatakan telah menambah khasanah kepustakaan khususnya tentang kajian Sosiologi Perkotaan, Tata Ruang, dan Perencanaan Wilayah. Karena itu, buku ini menarik menjadi bahan bacaan bagi akademisi, praktisi, pemerhati sosial, dan mahasiswa.

Kendari, Agustus 2020

Editor

Daftar Isi

Bab 1 Pendahuluan 1

A. Latar Belakang 1
B. Tujuan Penelitian 7
C. Kontribusi Penelitian 8

Bab 2 Perspektif Teori dan Kerangka Pikir 9

A. Perspektif Neo-Marxian Determinisme Ekonomi 10
B. Produksi Ruang Henri Lefebvre 15
C. Kapitalisme dan Trialektika Ruang 42
D. Pembangunan pada Wilayah Peri Urban 50
E. Perubahan Sosial dalam Konsekuensi Formasi Sosial 55
F. Konsekuensi Perubahan Sosial 59
G. Konstruksi Teori Penelitian 63
H. Kajian Penelitian Terdahulu 66
I. Kerangka Pikir 70

Bab 3 Dimensi Metodologis 75

A. Desain Penelitian 75
B. Jenis dan Tahapan Penelitian 76
C. Lokasi Penelitian 80
D. Sumber Data 81
E. Fokus dan Deskripsi Fokus 82
F. Instrumen Penelitian 84
G. Teknik Pengumpulan Data 85
H. Teknik Analisis Data 90
I. Definisi Operasionalisasi Konsep 93

Bab 4 Formasi Sosial di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin 100

A. Pola Hubungan Sosial dalam Komunitas Lokal 100
B. Kepemilikan Lahan 113

C. Perubahan Formasi Sosial 142
D. Sintesis Formasi Sosial yang Terbangun Akibat Aktivitas Pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin 153

Bab 5 Penguasaan Reproduski Ruang di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin 160
A. Struktur Sosial 161
B. Perubahan Sosial 167
C. Sintesis Penguasaan Reproduksi Ruang 173

Bab 6 Kapitalisme Ruang dan Marginalisasi Masyarakat 174
A. Kapitalisasi Ruang 174
B. Marginalisasi Ruang 190
C. Sintesis Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Masyarakat 212

Bab 7 Penutup 214
A. Kesimpulan 214
B. Implikasi Hasil Studi 215
C. Dalil Penelitian 219

Daftar Pustaka 220

Bab 1
Pendahuluan

A. Latar Belakang

Beranjak dari kajian studi perkotaan yang fokusnya menggunakan pendekatan sosio-spasial dielaborasi melalui karya Henri Lefebvre (1991), David Harvey (1985, 2001, 2012), dan Manuel Castells (1977). Mereka mengeksplorasi ruang dari perspektif Marxian. Dari perspektif ruang, adanya fenomena kontestasi, negosiasi, konsensus, dan konflik di perkotaan dapat dipahami sebagai bentuk relasi kuasa dari aktor-aktor penataan ruang yang meliputi pemerintah, masyarakat, dan pasar. Relasi tiga aktor ini mempengaruhi praktik tata ruang. Pendekatan sosio-spasial memandang bahwa keterlibatan pemerintah dengan kepentingan serta kemauan politiknya sebagai cara memacu pertumbuhan dan sekaligus sebagai instrumen perubahan kota yang mengacu pada pembangunan global metropolitan.

Perubahan-perubahan tata ruang di perkotaan yang memiliki karakteristik sebagai kota industri modern dan mempengaruhi setiap warga serta kehadiran investor atau pengembang yang melakukan pembangunan gedung, fasilitas umum, ruang publik, dan lainnya merupakan bentuk investasi yang terkait dengan perubahan dan tuntutan ekonomi global. Perubahan-perubahan tata ruang di perkotaan dapat memberikan pemahaman mengenai sinergi pemerintah lokal (Kabupaten Maros dan Kota Makassar) dan pemerintah nasional (pusat) dengan kekuatan kapital (nasional dan internasional) dalam mengembangkan kawasan industri, *real estate,* Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros Kota Makassar dan sebagainya.

Pemahaman mengenai praktik tata ruang, khususnya dalam pembuatan Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) suatu kota, dapat dilihat dengan cara bagaimana ruang-ruang itu dikonstruksi dan diperebutkan oleh tiap-tiap aktor berdasarkan kepentingannya yang diwujudkan

dalam pendirian bangunan, jaringan transportasi, taman, ruang terbuka hijau, dan sebagainya. Proses mengonstruksi ruang itu erat kaitannya dengan relasi kuasa antar aktor yang berada dalam tarikan pendulum dan kontinuitas konflik-kontestasi. Penelitian ini menjelaskan bahwa ruang adalah sebuah area dan alat yang berfungsi melestarikan tatanan ekonomi-politik. Ruang itu memiliki karakteristik interaktif dari investor/kapitalis (pengusaha), negara (pemerintah), dan masyarakat (termasuk lembaga swadaya masyarakat yang memiliki kepedulian di bidang ekologi). Oleh sebab itu, konflik dan kontestasi antar aktor dalam praktik tata ruang tidak bisa dihindari.

Ruang sebagai produk politik mengakibatkan praktik tata ruang tidak pernah bebas dari keberpihakan aktor yang membuat regulasi tata ruang. Keberpihakan atau ketidaknetralan aktor-aktor dalam menjalankan kuasanya tercermin dari kebijakan yang dibuat oleh regulator (pemerintah). Praktik penataan ruang meliputi kegiatan produksi dan reproduksi ruang yang di dalamnya terdapat perjuangan dari kelas-kelas untuk mendapatkan dan menguasai ruang itu (Lefebvre 1974, 1991). Lefebvre menegaskan bahwa berbagai perbedaan fenomena perjuangan kelas atas suatu ruang itu terkait dengan suatu daerah, kawasan, wilayah, situs, tanah, dan sebagainya, dan hal ini harus dipahami sebagai bagian dari proses spasialisasi yang sama. Proses spasialisasi itu merupakan paduan dari tiga unsur. Pertama, praktik spasial yang terkait dengan rutinitas individu untuk penciptaan sistematis zona dan wilayah. Praktik tata ruang tersebut dari waktu ke waktu diwujudkan dalam lingkungan dan lanskap yang tertata. Praktik spasial yang paling signifikan diperkotaan terkait dengan pembangunan sektor *property* dan bentuk-bentuk operasional kapital lainnya. Kedua, adanya representasi ruang, bentuk-bentuk pengetahuan, dan praktik-praktik yang mengatur dan mewakili ruang terutama melalui teknik perencanaan dan keterlibatan negara (pemerintah). Ketiga, adanya pengalaman kolektif ruang. Hal ini terkait dengan ruang-ruang representasi yang dialami setiap orang. Pada konteks ini pasar membangun sistem untuk penciptaan dan akumulasi keuntungan.

Sesungguhnya masyarakat menyadari bahwa dalam hidup dan

bekerja senantiasa mengalami perubahan. Perubahan di suatu bidang secara langsung akan mengakibatkan perubahan di bidang lain. Perubahan dalam peningkatan taraf hidup (pembangunan) akan dapat mempengaruhi dan mengubah sikap, nilai-nilai yang dianut oleh masyarakat. Nilai-nilai yang selama ini menjadi pedoman mulai mengalami benturan yang diakibatkan masuknya pengaruh nilai dari luar. Perubahan itu dapat mengenai nilai-nilai sosial, norma-norma sosial, pola prilaku, organisasi sosial, susunan lembaga kemasyarakatan, lapisan-lapisan sosial dalam masyarakat, kekuasaaan wewenang, interaksi sosial dan yang lainnya. Perubahan sosial merupakan gejala yang melekat disetiap masyarakat. Perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat akan menimbulkan ketidaksesuaian antara unsur-unsur sosial yang ada didalam masyarakat, sehingga menghasilkan suatu pola kehidupan yang tidak sesuai fungsinya bagi masyarakat yang bersangkutan. Suatu masyarakat yang telah mencapai peradaban tertentu, berarti telah mengalami evolusi kebudayaan yang lama dan bermakna sampai tahap tertentu yang diakui tingkat IPTEK dan unsur budaya lainnya. Dengan demikian, masyarakat tadi telah mengalami proses perubahan sosial yang berarti, sehingga taraf kehidupannya makin kompleks. Proses tersebut tidak terlepas dari berbagai perkembangan, perubahan, dan pertumbuhan yang meliputi aspek-aspek demografi, ekonomi, organsisasi, politik, IPTEK dan lainnya.

Perkembangan sarana dan prasarana serta infrastruktur jalan serta infrastruktur jalur transportasi yang meliputi darat, laut, hingga udara tidak dapat dipungkiri memiliki kesinambungan dengan situasi dan kondisi peningkatan jumlah penduduk yang kian hari semakin meningkat. Pertambahan jumlah penduduk ini juga sejatinya didukung oleh peningkatan kualitas dan kuantitas jumlah sarana dan prasaran pendukung jaringan transportasi darat, laut, dan udara. Fenomena yang penulis eksplorasi adalah fasilitas jaringan transportasi udara yakni Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Maros Makassar, sedianya merupakan bandar udara dengan kapasitas pendukung bertaraf internasional. Pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros dan Kota Makassar mendapat respon positif, disebabkan pembangunan Bandar

Udara ini sangatlah strategis karena letaknya berada sebagai penghubung diantara Kabupaten Maros dan Kota Makassar.

Letak yang sangat strategis inilah yang membuat pembangunan Bandar Udara ini memiliki daya tarik bagi investor untuk melakukan investasi secara besar-besaran yang dimulai dari pembebasan lahan untuk pembangunan sarana dan prasarana dalam menunjang fasilitas Bandara yang bertaraf Internasional ini. Namun demikian, dalam perkembangannya pembebasan lahan ini menemui berbagai macam kasus yang dimulai dari kasus pembebasan tanah yang diduga adanya pihak broker atau investor (pengusaha) yang ikut bermain dalam pembebasan lahan tersebut. Investor yang memiliki modal besar ikut andil dalam pembebasan lahan dengan cara membayarkan terlebih dahulu ganti rugi kepada warga masyarakat yang dikemudian harinya para investor ini akan menunggu penggantian pelunasan pembayaran dari pihak pengelola Bandar Udara serta Pemerintah setempat yang kemudian mengharapkan keuntungan yang berlebih, sehingga kondisi ini rentan terhadap praktik kapitalisasi yang dilakukan oleh pemilik modal. Kasus yang lainnya adalah pihak pengelola Bandar Udara dengan sengaja memasukkan lahan warga masyarakat menjadi Hak Pengolahan Lahan, tanpa persetujuan pihak yang memiliki kewenangan dalam pembebasan lahan, sehingga dampak yang diakibatkan adalah pemilik lahan tidak dapat lagi berkutik karena sudah masuk ke dalam perangkap dari investor dan pengelola Bandar Udara untuk secara langsung menyetujui dan menyepakati aturan yang berlaku dalam Hak Pengolahan Lahan.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil telaah dokumentasi maka Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memang dibangun di Maros. Tahun 1935, Pemerintah Hindia Belanda membangun konstruksi landasan pacu rumput berukuran 1.600 x 45 meter (Runway 08-26). Lapangan terbang ini diresmikan pada 27 September 1937 dan diberi nama Lapangan Terbang Kadieng (Kadieng adalah nama salah satu daerah di Batangase, Maros). Tahun 1942, pemerintah pendudukan Jepang, nama Lapangan Terbang Kadieng diubah menjadi Lapangan Terbang Mandai (Mandai adalah nama salah satu kecamatan di Maros).

Selanjutnya, landasan lapangan ditingkatkan menjadi konstruksi beton berukuran 1.600 x 45 meter. Tahun 1945, landasan baru dengan konstruksi onderlaag (Runway 13-31) berukuran 1745 x 45 meter dibangun dengan mengerahkan 4000 orang ex-tentara Romusha oleh pemerintah Sekutu (Hindia Belanda). Tahun 1950, lapangan terbang ini diserahkan kepada Pemerintah Indonesia yang kemudian dikelola oleh Jawatan Pekerjaan Umum Seksi Lapangan Terbang, selanjutnya tahun 1955 dialihkan kepada Jawaban Penerbangan Sipil (sekarang Direktorat Jenderal Perhubungan Udara) yang kemudian memperpanjang landasan pacu menjadi 2.345 x 45 meter sekaligus mengubah nama Lapangan Terbang Mandai menjadi Pelabuhan Udara Mandai. Tahun 1980, Runway 13-31 diperpanjang menjadi 2.500 x 45 meter dan nama Pelabuhan Udara Mandai diubah menjadi Pelabuhan Udara Hasanuddin. Tahun 2004, dilakukan perluasan dan pengembangan bandara dan diresmikan tahun 2008 dengan nama Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Penggunaan kata Sultan di depan nama Hasanuddin dimaksudkan agar nama Hasanuddin yang digunakan jelas mengarah ke sosok pahlawan nasional Sultan Hasanuddin. Dengan adanya tugu batas wilayah ini, tentu tak salah jika nama Maros juga ikut disebut dengan menuliskan; Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar di Maros. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebelumnya bernama Bandar Udara Internasional Hasanuddin, bandara ini bernama Lapangan Terbang Kadieng terletak 30 km dari Kota Makassar, provinsi Sulawesi Selatan. Bandara ini mempunyai dua landasan pacu yang pertama sepanjang 3.100 m x 45 m, dan yang kedua 2.500 m x 45 m. Bandara ini dioperasikan oleh PT. Angkasa Pura I.

Meskipun berstatus bandara internasional, sejak 28 Oktober 2006 hingga Juli 2008 sempat tidak ada rute internasional kecuali penerbangan haji setelah rute internasional terakhir Hasanuddin, Makassar-Singapura ditutup Garuda Indonesia karena merugi. Sebelumnya, Silk Air dan Malaysia Airlines telah terlebih dahulu menutup jalur internasional mereka ke Hasanuddin.

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mengalami proses

perluasan dan pengembangan yang dimulai tahun 2004 dan direncanakan selesai pada tahun 2009. Antara bagian dari pengembangan adalah terminal penumpang baru berkapasitas 7 juta penumpang per tahun, apron (lapangan parkir pesawat) yang berkapasitas tujuh pesawat berbadan lebar, landas pacu baru sepanjang 3.100 meter x 45 meter, serta taxiway. Pengoperasian terminal baru dimulai pada 4 Agustus 2008 dengan menggunakan landas pacu lama karena landas pacu baru masih sedang dikerjakan. Sekarang, Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Sudah Mengoperasikan Apron baru, landas pacu terbaru serta 1 buah *taxiway*. Perpanjangan landasan tahap 2 dari 3,100 meter menjadi 3,500 meter akan mulai dilaksanakan antara akhir tahun 2011 atau awal 2012, setelah pembebasan lahan terlaksanakan. Perpanjangan landasan ini ditujukan agar ke depannya dapat didarati pesawat berbadan lebar seperti Boeing 747 secara maksimal.

Bandar Udara Hasanuddin pada tahun 1935 dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda dengan nama Lapangan Terbang Kadieng yang terletak sekitar 22 kilometer disebelah utara kota Makassar dengan konstruksi lapangan terbang rumput. Lapangan terbang dengan landasan rumput yang berukuran 1,600 m x 45 m (Runway 08-26) diresmikan pada tanggal 27 September 1937, ditandai dengan adanya penerbangan komersial yang menghubungkan Surabaya – Makassar, dengan Pesawat jenis Douglas D2/F6 oleh perusahaan KNILM (Koningklijke Netherland Indische Luchtvaan Maatschappij). Pada tahun 1942 oleh pemerintah pendudukan Jepang, landasan tersebut ditingkatkan dengan konstruksi beton berukuran 1,600 m x 45 m yang sekarang menjadi Lapangan Terbang ini diubah namanya menjadi Lapangan Terbang Mandai. Tahun 1945 pemerintah SEKUTU (Hindia Belanda) membangun landasan baru dengan konstruksi onderlaag (Runway 13-31) berukuran 1745 m x 45 m, yang mengerahkan 4000 orang ex tentara Romusha.

Dari sekedar lapangan rumput di utara kota makassar, Sulawesi Selatan, Bandara Hasanuddin kini berkembang menjadi kapasitas parkir 33 pesawat. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebelum bernama Bandar Udara Internasional Hasanuddin, bandara ini bernama

Lapangan Terbang Kadieng terletak 30 km dari Kota Makassar, provinsi Sulawesi Selatan. Bandara ini dioperasikan oleh PT. Angkasa Pura I. Meskipun berstatus bandara internasional, sejak 28 Oktober 2006 hingga Juli 2008 sempat tidak ada rute internasional kecuali penerbangan haji setelah rute internasional terakhir Hasanuddin, Makassar-Singapura ditutup Garuda Indonesia karena merugi.

Bandar Udara Hasanuddin Makassar sampai sekarang; (1) 1935: Pemerintah Hindia Belanda mulai membangun landasan rumput yang diberi nama Lapangan Terbang Kadieng; (2) 1937: Kadieng diresmikan, ditandai dengan penerbangan komersial yang menghubungkan Surabaya – Makassar menggunakan pesawat Douglas D2/F6 milik KNILM (konningklijke Netherland Indische Luchtvaan Maatschappij); (3) 1942: Jepang mengambil alih kadieng, kontruksi landasan menjadi beton berukuran 1600 m x 45 m. Selanjutnya nama Bandara diubah menjadi Lapangan Terbang Mandai; (4) 1945: sekutu membangun landasan baru dengan mengerahkan 4000 orang ke eks tentara Romusha (tanam paksa); (5) 1950: Mandai diserahkan kepada Indonesia dan dikelola jawatan Pekerjaan Umum Seksi Lapangan Terbang; (6) 1980: Nama Pelabuhan Udara Mandai diubah menjadi Pelabuhan Udara Hasanuddin; (7) 1994: Bandar Udara Hasanuddin dinyatakan sebagai Bandar Udara Internasional, ditandai dengan penerbangan perdana Malaysian Airlines System langsung dari Kuala Lumpur ke Makassar. Menyusul, penerbangan Silk Air yang menghubungkan Changi, Singapura dengan Bandar Udara Hasanuddin Makassar; (8) 2008: Bandara baru diresmikan, arsitekturnya berubah ke gaya futuristik.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas maka penulisingin menganalisis lebih mendalam melalui eksplorasi data dan fenomena tentang Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Masyarakat Pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

B. Tujuan Penelitian

Dalam desain rancangan gagasan awal penelitian ini akan mengungkapkan fakta dengan tujuan sebagai berikut:

1. Menganalisis formasi sosial yang terbangun akibat aktivitas pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
2. Menganalisis penguasaan reproduksi ruang di sekitar kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
3. Menganalisis terjadinya kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat di sekitar kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

C. Kontribusi Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan apat menambah khasana kepustakaan yang berkaitan dengan Kapitalisasi Ruang dan Marginalitas Masyarakat (Studi Kasus Kawasan Bandar Udara Internasional Hasanuddin di Kabupaten Maros, Kota Makassar).
2. Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat bagi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan, Pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dan Investor (pengusaha) sebagai pemilik modal dan mitra kerja dari pemerintah dalam proyek-proyek pembangunan.
3. Bagi masyarakat, hasil penelitian ini diharapkan untuk menumbuhkan pemahaman tentang proses interaksi dan adaptasi sosial antara masyarakat lokal dengan pemerintah, pengelola Bandar Udara, dan investor, konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan, dan alih fungsi lahan dari masyarakat lokal pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Bab 2
Perspektif Teori dan Kerangka Pikir

Untuk menjelaskan fenomena kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat sebagaimana fokus permasalahan penelitian, maka dalam bagian ini akan diuraikan tiga tema tinjauan teoritik. Pertama, tinjauan tentang kapitalisasi ruang yang bermaksud sebagai pendekatan teoritis dalam penelitian. Oleh karenanya, beberapa konsep original Henri Lefebvre tentang ide penting dalam filsafat yakni memahami pentingnya (produksi) ruang yang dikatakan sebagai reproduksi relasi sosial dari produksi (Pemikirannya adalah argumen utama yang dituangkan dalam bukunya *The Survival of Capitalism*, ditulis sebagai pengantar dari *The Production of Space*. Argumen Lefebvre dalam *The Production of Space* adalah ruang sebagai produk sosial, atau konstruksi sosial yang kompleks (berdasarkan nilai dan produksi sosial atas makna) yang mempengaruhi praktik ruang dan persepsi atas ruang. Sebagai filsuf marxis (namun sangat kritis pada strukturalisme ekonomi yang menjadi wacana dominan masa itu), Lefebvre berpendapat bahwa produksi sosial atas ruang kota adalah dasar bagi reproduksi masyarakat, disebabkan oleh kapitalisme. Kedua, kajian tentang konsep hegemoni yang diungkap oleh Antonio Gramsci digunakan sebagai referensi untuk menunjukkan bagaimana produksi sosial dari ruang diprakarsai oleh kelas hegemonik sebagai alat untuk mereproduksi dominasinya. Ruang sosial adalah produk sosial-ruang diproduksi sebagai cara tertentu yang menjadi alat berpikir dan bertindak. Hal tersebut tidak hanya berarti sebagai produksi namun juga berarti kontrol dan kemudian dominasi/kekuasaan. Ketiga, David Harvey yang secara khusus relevan dengan diskusi mengenai teori neo-Marxian adalah analisis dan kritiknya atas argumen-argumen geografis yang dibuat di dalam *Communist Manifesto.* Dalam pandangannya Harvey melihat ide penentuan ruang sebagai hal yang sangat penting bagi *Manifesto* tersebut. Kebutuhan untuk menciptakan keuntungan yang terus meningkat berarti

bahwa firma-firma kapitalis, harus senantiasa mencari wilayah-wilayah geografis (pasar-pasar) untuk dieksploitasi dan menemukannya dengan mengeksploitasi wilayah-wilayah tempat mereka beroperasi.

A. Perspektif Neo-Marxian Determinisme Ekonomi

Perspektif pemikiran Neo-Marxian awalnya didasari pada refkleksi gagasan Karl Marx tentang kelas-kelas sosial. Konsep pemikiran Marx dianggap sebagai seorang penganut dialektika akan tetapi ia tidak dapat mengambil posisi deterministik. Dalam proses perkembangan selanjutnya dengan menelaah struktur kapitalisme, khususnya struktur ekonomi. Struktur adalah serangkaian proses yang niscaya akan meruntuhkan kapitalisme, sehingga yang dianggap determinis ekonomi adalah bagaimana cara-cara mereka bekerja dengan sendiri.

Perspektif pemikiran Neo-Marxian memberi gambaran tentang aktor yang dipaksa oleh struktur kapitalisme untuk melakukan serangkaian tindakan. Pada aspek yang lain Marx menganggap bahwa tindakan individu adalah elemen yang krusial dalam struktur ekonomi kapitalisme. Setiap masyarakat memiliki sistem ekonomi yang terjalin sangat dekat dengan pola teknologi subsistemnya. Teknologi merupakan alat, teknik dan pengetahuan yang dimiliki oleh para anggota masyarakat dan digunakan dalam pemenuhan kebutuhan hidup (Anderson, 2003). Aktivitas ekonomi tidak mungkin ada tanpa teknologi, melainkan ekonomi adalah sesuatu yang lebih besar dari sekadar tingkat teknologi. Kemudian tindakan yang terlihat bersifat instrumental yang diatur oleh sebuah rasionalitas yang diorientasikan pada pencapaian tujuan yang secara efektif (Habermars, 2007). Teori tindakan komunikatif yang mencoba menggabungkan aspek-aspek Marxisme yang memiliki nilai abadi, terutama konsepsinya tentang sejarah sebagai sebuah pembelajaran evolusioner, ke dalam kerangka filosofis yang mengandung konsepsi-konsepsi tentang tindakan sosial sebagai dialog daripada monolog (Callinicos, 2008).

1. Marxisme Hegelian

Pemikir yang tergabung dalam aliran Marxisme Hegelian George

Lukacs dalam bukunya *History and Class Consiousness* dan Antonio Gramsci. Kedua pemikir ini bergerak pada Tahun 1920-an. Kontribusi utama Lukacs kepada teori Marxian terletak pada karyanya tentang dua gagasan utama yaitu *reifikasi* dan kesadaran kelas. Konsep reifikasi ditujukan untuk memperluas dan menguraikan gagasan-gagasan Marxian. Komoditas adalah relasi antar orang yang mereka percayai memiliki karakter sebagai benda dan sebagai wujud objektif. Dalam interaksinya dengan alam, orang dalam masyarakat kapitalis menghasilkan berbagai produk, atau komoditas. Fetisisme *komoditas* adalah proses ketika komoditas dan pasar diyakini memiliki eksistensi yang objektif oleh para aktor dalam masyarakat prakapitalis (Ritzer, 2008).

Perbedaan krusial antara fetisisme komoditas dengan reifikasi terletak pada luas cakupan kedua konsep tersebut. Pertama, terbatas pada institusi ekonomi, dan yang kedua, diberlakukan pada seluruh masyarakat-negara, hukum dan sektor ekonomi, penjelasan Lukacs tentang proses ini:

> Manusia dalam masyarakat kapitalis berhadapan dengan realitas yang diciptakannya sendiri (sebagai kelas) yang baginya tampak sebagai fenomena alamiah yang asing bagi dirinya sendiri, ia sepenuhnya tunduk pada hukum-hukumnya; aktivitasnya terbatas pada eksploitasi hukum individu pemenuhan pada ego sendiri yang tiada habisnya. Namun kendati bertindak, dalam hal ini, dia tetap menjadi objek dan bukan subjek peristiwa.

Konsep kesadaran kelas menyiratkan adanya, paling tidak dalam kapitalisme kondisi yang mendahului yaitu kesadaran palsu. Jadi pada umumnya kelas kapitalisme tidak memiliki pengertian yang jelas tentang kesadaran kelas mereka sebenarnya. Kesadaran kelas berarti ketidasadaran atas kondisi ekonomi dan kondisi sosio-historis seseorang yang dikondisikan oleh kelas kepalsuan, ilusi yang tersirat dalam situasi ini, sama sekali tidak bersifat arbitrer. Kemampuan mencapai kesadaran kelas adalah sesuatu yang khas dalam masyarakat kapitalis. Dalam masyarakat prakapitalis, berbagai faktor mencegah berkembangnya kesadaran kelas. Salah satu penyebabnya adalah negara yang terlepas dari ekonomi, mempengaruhi strata sosial, sedangkan penyebab lain adalah kesadaran status (*prestige*) yang cenderung menutupi kesadaran kelas (ekonomi).

Pemikiran dan pandangan dari Marxisme Hegelian berangkat dari hubungan dialektis antara struktur (utamanya ekonomi) kapitalisme, sistem gagasan (khususnya kesadaran kelas), pemikiran individu, dan pada akhirnya tindakan, individu. Dengan demikian, konsep-konsep pemikiran ini menjadi antara determinisme ekonomi dan Marxis yang lebih modern (Ritzer, 2008).

Selanjutnya, pemikiran Antonio Gramsci, yang dianggap memainkan peran kunci dari determinisme ekonomi menuju posisi Marxian yang lebih modern. Dalam bukunya yang berjudul *The Revolution Again Capital.* Konsep sentral Gramsci lebih mencerminkan Hegelianismenya adalah pada hegemoni. Hegemoni didefinisikan sebagai kepemimpinan budaya yang dijelaskan oleh kelas yang berkuasa, ia mempertentangkan hegemoni dengan koersi yang dijalankan oleh kekuasaan legislatif atau eksekutif. Konsep hegemoni akan membantu memahami dominasi dalam kapitalisme yang mengorientasikan pemikiran tentang revolusi untuk mengendalikan ekonomi dan aparatur negara cukup menggunakan revolusi.

2. Perspektif Marxisme yang berorientasi historis

Perspektif Marxisme yang berorientasi pada penelitian historis tentang formasi ekonomi prakapitalis. Salah satu pemikir yang tergolong dalam aliran Marxisme berorientasi historis adalah konsep yang dikembangkan oleh Immanuel Wellerstein.

a. The Modern World-System

Perspektf pemikiran ini menganggap bahwa kita memiliki dua jenis sistem dunia. Pertama, adalah dunia kekaisaran (Romawi Kuno). Kedua, adalah dunia ekonomi kapitalis modern. Dunia kekaisaran didasarkan pada dominasi politik dan militer, sementara dunia ekonomi-kapitalis dipandang lebih stabil dibandingkan dengan dunia kekaisaran karena beberapa alasan. Alasan pertama, ia memiliki basis yang lebih luas, karena meliptui banyak negara. Alasan lain, menganggap bahwa proses terpadu dalam menstabilkan ekonomi. Terpisahnya entitas politik dalam dunia ekonomi kapitalis menyerap apapun kerugian yang terjadi, sedangkan capaian ekonomi didistribusikan ke tangan swasta. Dengan demikian masih diramalkan adanya sistem dunia-ketiga, yaitu pemerintah dalam

sosialis.

Ada tiga hal yang membangkitkan dunia-ekonomi kapitalis dari reruntuhan feodalisme; (a) ekspansi geografis melalui eksploitasi dan kolonialisasi; (b) perkembangan metode kontrol tenaga kerja berbeda sesuai dengan zona-zona dunia-ekonomi (pusat-pinggiran) dan perkembangan negara-negara kuat menjadi negara-negara inti dan lahirnya dunia ekonomi kapitalis, dan (c) ekspansi geografis yang dilakukan bangsa-bangsa adalah prasarat bagi dua tahap lain.

b. Teori sistem dunia kekinian

Teori sistem dunia mendapat kritikan dari kaum Marxian. Dalam kritik tersebut dijelaskan bahwa sistem dunia tidak memberikan perhatian yang memadai pada hubungan antar kelas sosial. Bagi kaum Marxis yang jadi soal bukanlah pembagian kerja internasional pusat-pinggiran, melainkan hubungan antar kelas di dalam masyarakat tersebut. Hubungan pusat-pinggiran bukan hanya sekadar pertukaran yang timpang, namun juga hubungan kelas pada tingkat global. Intinya adalah bahwa hubungan pusat-pinggiran bukan hanya sekadar pertukaran, namun lebih penting lagi adalah hubungan ketergantungan kekuasaan yaitu hubungan kelas, Bergeson (dalam Ritzer, 2008).

c. Negara semi-pinggiran

Model tiga kutub (tri-kutub) diartikan sebagai sentral, semi-pinggiran dan pinggiran. Ada dua alasan utama mengapa sistem ekonomi-kapitalis dunia yang ada sekarang ini memerlukan kategori semi pinggiran. Pertama, polarisasi sistem dunia menjadi hanya dua kutub, dengan hanya yang sedikit memiliki status rendah, akan dengan mudah menyebabkan disintegrasi sistem dunia. Perangkat politik pertama untuk menghindari krisis tersebut adalah menciptakan kategori menengah. Kedua, untuk membantu pembentukan iklim dan daerah ekonomi baru yang diperlukan oleh para pemilik modal, dengan maksud untuk memindahkan modalnya dan tempat yang sudah tidak lagi efisien ke tempat baru yang sedang tumbuh kearah ekonomi, di negara sentral yang sebelumnya merupakan ekonomi unggul, mengalami penurunan atau bahkan kehilangan keuntungan biaya komparatif yang pernah dimiliki. Tempat-tempat baru

inilah yang disebut sebagai negara semi-pinggiran

d. Dari pinggiran ke semi pinggiran

Manakala mengalami penyusutan (kontraksi) pasar dunia, pada saat itu pula barang-barang eksport negara pinggiran (produk primer) akan mengalami penurunan harga dibanding produk negara maju yang dihasilkan oleh teknologi tinggi. Inilah yang kemudian mengakibatkan munculnya persoalan neraca pembayaran internasional, peningkatan pengangguran dan menurunnya penghasilan negara bagi negara pinggiran. Kebijaksanaan subtitusi impor diharapkan dapat mengurangi kesulitan yang dihadapi negara pinggiran. Pertama, persoalan dilematis ini dipecahkan dengan menmpuh kebijaksanaan ekspansi ke luar, mengutamakan pasar luar negeri dibanding pasar dalam negeri dan memfokuskan keseluruhan kemampuan untuk menerobos pasar luar. Kedua, strategi yang ditempuh adalah mengundang bantuan asing. Ketiga, pergeseran posisi negara pinggiran menjadi negara semi-pinggiran dapat dilakukan lewat kebijaksanaan berdikari (berdiri diatas kaki sendiri).

e. Dari semi pinggiran ke sentral

Faktor utama yang menjadi keberhasilan dalam menjebol batas posisi semi-pinggiran dan bergerak maju menuju posisi sentral terletak pada kemampuan negara semi-pinggiran tersebut untuk menciptakan dan menyediakan luas pasar yang dipandang cukup besar untuk melegitimasikan secara rasional penggunan teknologi maju, dan karena memungkinkan negra pinggiran tersebut memiliki kemampuan untuk menghasilkan barang dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengn harga sebelumnya yang telah tersedia dipasar dunia, Walleistrein (dalam Suwarsono, 1999).

Dalam hal tersebut, adanya cara yang dapat ditempuh dengan memberlakukan kebijaksanaan kota dan atau tarif barang import dengan cara menurunkan biaya produksi barang-barang dalam negeri, misalnya dengan menggunakan kebijaksanaan subsidi atau menurunkan upah tenaga kerja. Cara lain yang dapat dilakukan adalah menaikkan kemampuan daya beli riil masyarakat. Terakhir, negara dan atau lembaga lain dapat juga menempuhnya dengan memanipulasi selera konsumen, misalnya dengan cara

propaganda yang gencar atau bahkan menggunakan teknologi.

f. Dependensi dan sistem dunia

Perspektif sistem dunia banyak mengambil dan menggunakan konsep dan kategori teoritis yang dikembangkan oleh teori dependensi. Unit analisis yang dipergunakan dalam sistem dunia ialah sistem dunia itu sendiri. Sedangkan teori dependensi memfokuskan analisanya pada tingkat nasional. Teori dependensi yang memfokuskan pada masa jaya dan bangkrutnya suatu negara, perspektif sistem dunia mempelajari dinamika searah sistem ekonomi dunia. Walleirstein berpendapat, bahwa sistem ekonomi-kapitalis dunia berkembang melalui kecenderungan sekularnya (*secular trends*) yang meliputi proses pencaplokan (*incorporations*), komersialisasi agraria, industrialisasi, dan proletarianisasi. Bersamaan dengan ini, sistem ekonomi dunia juga memiliki apa yang disebut dengan irama perputaran (*the cyclical rhythms*), yakni irama ekspansi dan stagnasi yang terjadi sebagai akibat ketidakseimbangan permintaan dan penawaran barang dunia. Perspektif ini tidak menggambarkan dunia secara termat sederhana dengan model dwi-kutub, melainkan menjelaskannya dengan model tri-kutub, yakni sentral, semi-pinggiran, dan pinggiran.

B. Produksi Ruang Henri Lefebvre

1. Ruang sebagai produksi sosial

Menurut Lefebvre (1991), ruang senantiasa adalah ruang sosial karena *space is a social product*. Untuk memahami ruang sebagai produk sosial, pertama-tama penting bagi kita untuk ke luar dari kebiasaan dan pemahaman lama dalam memahami ruang sebagaiman dibayangkan sebagai semacam realitas material yang independen atau pemahaman ruang sebagai swadiri (*space in itself*). Bertentangan dengan pandangan ruang sebagai swadiri, Lefevbre menggunakan konsep *production of space* (produksi ruang), yang berisi pemahaman ruang yang secara fundamental terikat pada realitas sosial. Baginya pemahaman ruang sebagai *in itself*, tidak akan pernah menemukan titik mula epistemologis yang memadai. Ia menegaskan bahwa ruang tidak pernah ada "sebagaimana dirinya", ia diproduksi secara sosial. Sebelum menjelaskan bagaimana ruang menjadi

ruang sosial. Lefebvre membagi dua jenis ruang yakni; (1) ruang mutlak dan (2) ruang abstrak. Ruang Mutlak didirikan atas unsur atau fragmen alamiah,

> *but the sites' very consecration ended up by stripping them of their natural characteristics and uniqueness… religious and political in character, was a product of the bonds of sanguinity, soil and language, but out of it evolved a space which was relativized and historical.* (tapi sangat tendensius yang pada akhirnya dengan menghapusnya dari karakteristik alam dan keunikan...agama dan politik dalam karakter, adalah produk dari ikatan kesepakatan, wilayah dan bahasa, tapi dari itu berevolusi ruang yang menisbikan dan sejarah).

Selanjutnya, Ruang Abstrak adalah

> *the forces of history smashed naturalness forever and upon its ruins established the space of accumulation* (*the accumulation of all wealth and resources: knowledge, technology, money, precious objects, works of art and symbols*).

Sejarah dari pengetahuan akan menghilangkan lokalitas keseimbangan ruang sebagai akibat dari akumulasi ruang yang terbarukan (akumulasi sumber daya ruang yang alami, meliputi; pengetahuan, teknologi, uang, penghargaan, objek, dan simbol lapangan pekerjaan). Lebih lanjut menurut Lefevbre (1991), ruang merupakan suatu yang vital bagi yang sosial. Dalam hal ini ia juga mengakui pentingnya pengalaman kehidupan dalam waktu dalam produksi sosial ruang. Mengenai hubungan antara ruang dengan waktu dalam pengalaman itu ia menegaskan: *They live time, after all; they are in time. Yet all anyone sees is movements. In nature, time is apprehended within space–in the very heart of space*. Pandangan mengenai "*time in and through space*" merupakan hal yang sangat penting dalam memahami yang sosial atau "ruang hidup". Di sini Lefebvre memfokuskan diri pada bagaimana ruang sosial diproduksi. Ruang Sosial bukanlah sebuah "benda" melainkan seperangkat relasi antara obyek-obyek dan produk material.

Untuk menjelaskan ruang sebagai produk sosial ini, Lefebvre mengajukan dimensi *triadic* dari ruang yang menunjukkan produksi spasial itu yakni; Pertama, praktik spasial. Konsep ini merujuk pada dimensi berbagai praktik dan aktivitas serta relasi sosial. Klasifikiasi spasial me-

nekankan aspek aktivitas yang simultan. Dalam bentuk yang konkret Pratik spasial berisi berbagai jaringan interaksi, komunikasi serta berbagai proses produksi dan pertukaran dalam masayarakat yang tumbuh dalam kehidupan sehari-hari. Praktik sosial dalam perspektif Lefebvre selalu mengapropriasi ruang-ruang fisik tempat praktik sosial terjadi atau berlangsung. Apropriasi dapat berupa tindakan fisik dan konkret memberi tindakan atau melalui konstruksi ilmu pengetahuan yang memungkinkan praktik pemaknaan terhadap ruang, yang merupakan sebuah pemfungsian spesifik terhadap ruang (*specific use of space*). Elaborasi dari Lefebvre (1991) menjelaskan,

> *Everyone knows what is meant when we speak of a 'room' in an apartment, the 'corner' of the street, a 'marketplace', a shopping or cultural 'centre', a public 'place', and so on. These terms of everyday discourse serve to distinguish, but not to isolate, particular spaces, and in general to describe a social space. They correspond to a specific use of that space, and hence to a spatial practice that they express and constitute.*

Menyesuaikan dengan penggunaan spesifik ruang, setiap praktik sosial, menurut Lefebvre, selain berimplikasi ruang juga merupakan konstitusi dari kategorisasi dan pengunaan spesifik ruang yang disebutkan di atas. Setiap praktik sosial selalu menemukan ruangnya sendiri dan sebaliknya, praktik sosial merupakan praktik yang disadari atau tidak, menciptakan (Lefebvre menggunakan istilah "memproduksi") ruang. Praktik sosial selalu menginvestasikan makna tertentu kepada sebuah ruang dan membuat sebuah ruang menjadi "tempat." Secara geografis dan geopolitik, ruang yang telah dimaknai sebagai tempat adalah "*locus*" (lokasi). Praktik sosial, disadari atau tidak, melakukan pemaknaan-pemakaan itu terus-menerus. Lefebvre tidak membedakan praktik sosial dengan praktik spasial. Praktik spasial adalah praktik sosial. *Spatial Practice* (Praktik Spasial) dijelaskannya:

> *... embraces production and reproduction, and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society's*

relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of competence and a specific level of performance. (1991).

Praktik spasial secara sederhana dapat dijelaskan sebagai berikut. Ketika seorang petani menanami sebidang tanah dengan singkong, dapat dikatakan bahwa ia sedang memaknai sebuah ruang (berupa tanah kosong) sebagai ladang. Ladang ini menjadi tempatnya melakukan aktivitas produksi. Jika kemudian ia mengurus hak kepemilikan atas sebidang tanah tersebut melalui kantor urusan agraria, maka pemaknaan tersebut menjadi lebih spesifik. Ia memberikan kategori geografis untuk menjelaskan bahwa aktivitas produksinya menanam singkong berada pada lokasi geografis tertentu. Sebagaimana dikatakan Lefebvre,

> *... the spatial practice of a society secretes that society's space; it propounds and presupposes it, in a dialectical interaction; it produces it slowly and surely as it masters and appropriates it. From the analytic standpoint, the spatial practice of a society is revealed through the deciphering of its space.* (1991).

Kedua, representasi ruang. Merujuk pada representasi ruang dalam berbagai imej dan konseptualisasi sehingga sesuatu disebut sebagai ruang. Representasi ruang merujuk pada berbagai upaya verbalisasi bentuk dari ruang: bahasa, ideologi.

Lefebvre menjelaskan bahwa ruang yang dikonseptualisasi sebagai wacana adalah ruang itu sendiri. Secara terstruktur, ruang dikonseptualisasi menjadi sebuah abstraksi dan ilmu oleh para ilmuwan, seperti arsitek, ahli planologi, insinyur sipil, pemegang kebijakan, pemerintah. Abstraksi secara terus-menerus diwacanakan pada akhirnya menjadikan ruang runtuh ke dalam representasi. Wacana dan konsepsi tentang ruang hanya memungkinkan persoalan ruang dipraktikkan secara verbal dan melalui representasi bahasa dan sistem tanda. Ia mengatakan bahwa ruang ini adalah "*... the dominant space in any society (or mode of production) ... towards a system of verbal (and therefore intellectually worked out) signs*." (1991).

Ruang urban merupakan contoh yang paling tepat. Terminologi "Ruang Urban" itu sendiri merupakan produksi dari praktik intelektual melalui sistem tanda yang verbal, dan terartikulasikan dalam ruang ilmu

pengetahuan. Terminologi Ruang Urban hadir sebagai istilah yang merepresentasikan ruang hidup (*lived space*) manusia kontemporer di perkotaan. Dalam ruang hidup ini, praktik spasial terjadi dan terus-menerus mengapropriasi spasialitas sehari-hari manusia urban. Lebih jauh lagi, spasialitas ini kemudian dipersepsi oleh ilmuwan yang ahli di bidang ruang (sebagai *perceived space*) dan kemudian secara verbal dipersoalkan dalam berbagai diskusi akademik. Hasil dialog akademis tersebut menghasilkan ruang baru (berupa *conceived space*), yaitu wacana ilmiah tentang ruang (dari ruang fisik di kota) yang dibicarakan. Dari situlah konsepsi terhadap ruang tertentu hadir dan melembaga sebagai wacana. Dalam situasi ini, gagasan seorang arsitek atau desainer interior tentang ruang tidur yang ia gambar di buku sketsanya sudah merupakan sebuah ruang.

Ruang yang kemudian diproduksinya secara fisik tidak akan mungkin mewujud tanpa adanya gagasan dan sketsa tersebut. Relasi antara gagasan terhadap ruang dengan praktik spasial merupakan sebuah kontinum tempat historisitas manusia direproduksi terus-menerus (melalui praktik spasial dan relasi sosial) sebagai konstruksi sosio-historis. Hal inilah yang Lefebvre maksud sebagai relasi antara *Perceived*, *Conceived* dan *Lived Space*. Ia menggambarkan relasi tersebut,

> *Relations between the three moments of the perceived, the conceived and the lived are simple or stable, nor are they 'positive' in the sense in which this term might be opposed to 'negative', to the indecipherable, the unsaid, the prohibited, or the uncounscious. … The fact is, however, that these relationships have always had to be given utterance, which is not the same thing as being known – even 'uncosciously*. (1991, 46).

Representasi ruang membuka peluang bagi ruang yang tadinya tidak hadir dalam kesadaran menjadi "ditemukan" oleh peradaban. Perkembangan ilmu pengetahuan dan peradaban manusia telah memungkinkan manusia mengubah "ruang alamiah" menjadi "kota." Hal tersebut dimulai ketika ruang masuk ke dalam kesadaran manusia, masuk ke dalam sistem verbal manusia melalui percakapan dan perlahan membangun episteme tentang ruang. Melalui praktik simbolik dalam bahasa, ilmu pengetahuan

dan struktur pemaknaannyalah manusia menciptakan ruang-ruang dalam sistem representasi. Lefebvre menjelaskan bahwa Representasi Ruang adalah ruang yang "… *tied to the relations of production and to the 'order' which those relations impose, and hence to knowledge, to signs, to codes, and to 'frontal' relations*" (1991).

Representasi Ruang, dalam konteks ini, berfungsi sebagai penata dari berbagai relasi yang menghubungkan ruang-ruang tertentu dengan berbagai wacana di luar ruang itu sendiri. Representasi inilah yang memberikan jalan bagi manusia untuk membingkai ruang pada konteksnya, dan kemudian memaknainya melalui sistem tanda, kode dan bahasa. Pemaknaan ini diperlukan agar ilmu pengetahuan tentang ruang dapat ditumbuhkembangkan, dan dengan demikian manusia dapat menempatkan dirinya sebagai pengendali dari berbagai relasi antar-ruang yang terjadi. Manusia membutuhkan ilmu pengetahuan tentang ruang agar dapat memproyeksikan dirinya dan orang lain dalam sebuah ruang (Lefebvre, 1991).

Geografi, arsitektur dan planologi merupakan sarana manusia untuk membangun relasi antar-ruang agar manusia dapat menguasai dan mengendalikan ruang-ruang di sekelilingnya, baik yang hadir secara fisik sebagai realitas yang belum dimaknai, maupun yang telah dimaknai melalui aktivitas produksi ruang. Interseksi antar-wacana ilmu pengetahuan dengan keinginan untuk mengontrol ruang dapat ditemukan secara konkret dalam abstraksi ekonomi yang berimposisi terhadap ruang tersebut. Pada momen tertentu, ilmu pengetahuan tentang ruang berbalik menjadi sarana bagi praktik kapitalisasi ruang yang didominasi logika atau abstraksi ekonomi. Dalam hal ini, Lefebvre menyatakan:

> *Representations of space are certainly abstract, but they also play a part in social and political practice: established relations between objects and people in represented space are subordinated to a logic which will sooner or later break them up because of their lack of consistency* (1991).

Ilmu pengetahuan membantu manusia memaknai ruang sebagai *perceived space*, yaitu ruang yang dipersepsi dalam kerangka pikir tertentu dan dikonversi ke dalam sistem representasi tertentu dan menjadikan ruang dalam tataran *conceived space* sebagai ruang yang semata simbolik.

Simbolisme tersebut mewujud dalam spasialisasi dominan yang sesungguhnya memarjinalisasi *Lived Space* (Ruang yang Dihidupi). Persoalan yang dicermati Lefebvre adalah bagaimana relasi antar-ruang yang termapankan melalui struktur ilmu pengetahuan juga memapankan relasi antara manusia dengan objek dalam sebuah ruang yang direpresentasikan. Dalam situasi ini, manusia tersubordinasi ke dalam kerangka logika geopolitik yang dilakukan kelompok dominan. Ruang urban yang dihidupi manusia kini telah membangun logika spasialnya sendiri untuk memapankan posisi dominan sebagai penguasa, dan lebih jauh lagi, logika spasial tersebut diperlukan untuk memaksa masyarakat urban memahami hirarki kekuasaan yang ditanamkan negara ke dalam ruang urbannya. Menjadi penting misalnya, kantor pemerintah berada di pusat kota dengan alun-alun yang besar dan luas, alih-alih ruang publik. Namun ruang publik ini menuntut semua orang untuk berperilaku sesuai dengan keinginan penguasa.

Ketiga, ruang representasi. Dimensi ketiga ini disebut oleh Lefebvre (1991) sebagai pembalikan dari representasi ruang. Ruang Representasi berisi dimensi simbolik dari ruang. Ruang Representasi menegakkan elemen yang bukan merujuk pada ruang itu sendiri melainkan kepada sesuatu yang lain di luar ruang; kekuatan adikodrati, bahasa, negara, prinsip-prinsip maskulinitas dan feminimitas. Dimensi produksi ruang ini merupakan dimensi imajinatif yang menghubungkan ruang dengan simbol-simbol dan makna seperti monumen, artefak, tugu.

Menurut Lefebvre (1991), patut dicermati adalah bila ruang representtasional runtuh ke dalam simbolisme semata. Menyambung contoh pada bagian sebelumnya kita dapat memahami mengapa sebuah konser Punk atau Metal *underground* sulit diselenggarakan di sebuah alun-alun kota yang berhadapan dengan simbol negara - kantor pemerintah kota. Ruang publik yang seharusnya dalam konsep Habermas menjadi ruang tempat konsensus terbangun karena pertemuan kepentingan dari berbagai kelompok yang (dipaksa menjadi) egalitarian, dalam konsep Lefebvre menjadi pisau bermata dua. Di satu sisi hal tersebut dapat terjadi jika kekuasaan yang beroperasi melalui spasialisasi dominan berhasil menemu-

kan logika umum, untuk diterjemahkan ke dalam berbagai wacana kepentingan. Maka menurut Lefebvre, Ruang Representasional hanya menghasilkan hal-hal yang simbolik sifatnya. Yang menjadi persoalan adalah, karena seringkali produk simbolik ruang representasional ini terjebak dalam trend estetik, ia menjadi temporer dan mudah sekali kehilangan momentumnya. Seperti yang dijelaskannya:

> *... the only product of representational spaces are symbolic works. These are often unique; sometimes they set in train 'aesthetic' trends and, after a time, having provoked a series of manifestations and incursions into the imaginary, run out of stream.* (1991).

Ketika sebuah ruang representasional kehilangan momentum, maka sebenarnya ruang tersebut juga kehilangan historisitasnya karena historisitas telah diambil alih oleh berbagai abstraksi melalui pemaknaan simbolik dan praktik simbolisasi yang dilakukan kelompok dominan. Abstraksi terus-menerus ini telah menjadikan praktik simbolik dan simbolisme tersebut sebagai ruang itu sendiri. Ruang ini yang kemudian disebutnya sebagai ruang abstrak (*abstract space*). Lefebvre menjelaskan:

> *This abstract space took over from historical space, which nevertheless lived on, though gradually losing its force, as substratum or underpinning of representational spaces. Abstract space functions 'objectically', as a set of things/signs and their formal relationships: glass and stone, concrete and steel, angless and curves, full and empty. Formal and quantitative, it erases distinctions, as much those which derive from nature and* (*historical*) *time as those which originate in the body* (*age, sex, ethnicity*) (1991).

Ruang representasional oleh Lefebvre dikatakan sebagai ruang yang, "… *embodying complex symbolisms, sometimes coded, sometimes not, linked to the clandestine or underground side of social life*…" (1991). Namun di sisi lain, ruang representasional adalah ruang yang menurut Lefebvre (1991), penuh dinamika karena di ruang inilah berbagai kepentingan diartikulasikan melalui hasrat dan tindakan. Implikasinya adalah waktu, yang secara ironis justru memarjinalkan historisitas. Uraian tentang Bundaran HI dijelaskan oleh Lefebvre sebagai berikut:

Representational spaces, on the other hand, need obey no rules of consistency or cohesiveness. Redolent with imaginary and symbolic elements, they have their source in history – in the history of a people as well as in the history of each individual belonging to that people. ... By contrast, these experts have no difficulty discerning those aspects of representational spaces which interest them: childhood memories, dream, or uterine images and symbols (holes, passages, labyrinths). Representational spaces is alive: it speaks. It has an affective kernel or centre: Ego, bed, bedroom, dwelling, house; or: square, church, graveyard. It embraces the loci of passion, of action and of lived situations, and thus immediately implies time. Consequently it may be qualified in various ways: it may be directional, situational or relational, because it is essentially qualitative, fluid and dynamic (1991).

Dalam praktik spasial, ruang sosial muncul sebagai rantai yang menghubungkan berbagai jaringan aktivitas di mana di dalamnya juga terdapat dimensi material dari interaksi itu. Dalam Representasi Ruang, praktik spasial secara linguistik didefinisikan dan mendapatkan demarkasi sebagai ruang. Representasi di sini berfungsi sebagai skema yang mengorganisasikan atau kerangka bagi komunikasi dan orientasi yang memungkinkan interaksi sosial. Pada Ruang Representasi terdapat berbagai kompleks pengalaman. Dengan dasar ketiga dimensi produksi sosial itu, Lefebvre (1991) merumuskan tiga karakter dari ruang sebagai produk sosial; (1) *Perceived space*: setiap ruang memiliki aspek perseptif dalam arti ia bisa diakses oleh panca indera sehingga memungkinkan terjadinya praktik sosial. Ini yang merupakan elemen material yang mengjonstitusi ruang; (2) *Conceived space*: ruang tidak dapat dipersepsi tanpa dipahami atau diterima dalam pikiran. Pemahaman mengenai ruang selalu juga merupakan produksi pengetahuan; (3) *Lived space*: dimensi ketiga dari produksi ruang adalah pengelaman kehidupan. Dimensi ini merujuk pada dunia sebagaimana dialami oleh manusia dalam praktik kehidupan sehari-hari. Kehidupan dan pengalaman manusia menurutnya tidak dapat sepenuhnya dijelaskan oleh analisa teoritis. Senantiasa terdapat surplus, sisa atau residu yang lolos dari bahasa atau konsep, dan seringkali hanya dapat diekspresikan melalui bentuk-bentuk artistik.

Ketiga elemen ini, menurut Lefebvre mendasari seluruh pemaknaan

kita mengenai masyarakat dan perkembangannya. Sejarah bagi Lefebvre merupakan sejarah ruang, yakni dialektika antara praktik ruang dan persepsi ruang (*le perçu*), representasi ruang atau konseptualisasi ruang (*le conçu*) dan dimensi-dimensi residual yang tumbuh dalam pengalaman kehidupan dan tidak dapat dikerangkakan oleh konsep mengenai ruang itu (*le vécu*). Di sini, Lefebvre mendasarkan diri pada dua tradisi filsafat sekaligus yakni materialisme dan idealisme. Dengan itu ruang, di dalam Lefebvre, selalu didirikan atas kondisi-kondisi material yang konkret, pada saat yang sama kondisi-kondisi material dibentuk dan disimbolisasi ke dalam konsep dan tatanan mengenai ruang. Namun pada saat yang sama, terlepas dari berbagai konseptualisasi dan saintifikasi mengenai ruang, ruang juga senantiasa terdiri dari pengalaman hidup manusia yang aktif.

Lebih lanjut menurut Lefebvre (1991), dominasi kapitalisme di dunia barat bersifat parallel dengan produksi ruang abstrak melalui fragmentasi sosial, homogenisasi dan hirarkisasi. Dalam analisisnya mengenai relasi ruang dan negara, Lefebvre menjelaskan argumentasinya bahwa dalam periode kemunculannya, negara mengikatkan dirinya kepada ruang melalui relasi yang senantiasa berubah secara kompleks. Negara lahir dan tumbuh dalam ruang serta hancur musnah juga di dalam ruang. Relasi antara negara dan ruang digambarkan oleh Lefebvre sebagai berikut; (1) *The Production of Space*. Melalui teritori nasional, sebuah ruang fisik, terpetakan, termodifikasi, ditransformasi oleh jaringan, alur kalas. Jalan raya, kereta api, komersial dan finansial sirkuit, dan sebagainya. Ini merupakan ruang material di mana berbagai tindakan berbagai generasi manusia, kelas, dan berbagai kekuasaan politik menacapkan tanda mereka; (2) *The Production of a social space as such*. Ruang sosial yang teredifikasi secara hirarkhis melalui penataan institusional, melibatkan hukum yang dikomunikasikan melalui suatu bahasa nasional. Ia nampak dari berbagai simbol yang mencerminkan nasionalitas, ideologi, representasi, pengetahuan yang terkait dengan kekuasaan. *No institution without space*! Keluarga, sekolah, kerja, ibadah senantiasa mengandaikan ruang; (3) *Comprising a social consensus* (*not immediately political*). Negara senantiasa menempati sebuah ruang mental, yakni soal bagaimana negara di-

representasikan dalam konstruksi rakyatnya. Ruang mental ini tidak boleh dicampuradukkan dengan ruang fisik atau ruang sosial. Mode produksi kapitalis menurut Lefebvre (1991) juga memproduksi ruangnya sendiri, melalui proses simultan sebagai berikut; (1) Kekuatan-kekuatan produksi, di sini ruang berkenaan dengan kemunculan *agglomeration economies*; (2) Relasi produksi dan pemilikan (dimulai di mana ruang dapat diperjual-belikan, termasuk aliran, perputaran dan jaringan di dalamnya); (3) Ideologi dan instrumen kekuasaan politik (sejak ruang menjadi basis bagi rasionalitas, teknostruktur dan kontrol negara); dan (4) Produksi nilai lebih (investasi dalam urbansiasi, udara, industri turisme yang mengeksploitasi pegunungan, laut, villa); realisasi nilai lebih (pengorgansiasian konsumsi kota dalam kehidupan sehari-hari dan kekuasaan birokratik untuk mengkontrol konsumsi); alokasi nilai lebih (sistem perbankan dalam *real estate*). Dalam sudut pandang tertentu, menurut Lefebvre (1991), manakala ekspansi kapital menguat, kewajiban untuk memastikan kondisi-kondisi dominasi diselenggarakan oleh negara. Dalam rangka itu, negara melakukan strategi sebagai berikut; (1) memecah oposisi melalui pendistribusian kelompok-kelompok masyarakat ke dalam *ghetto-ghetoo*; (2) menegaskan sistem hirarkhi dengan basis relasi kekuasaan; dan (3) mengendalikan keseluruhan sistem.

Ruang yang muncul dari praktik negara yang demikian akan berciri sebagai berikut; (1) homogen: sama secara keseluruhan. Di sini kita menemukan model tempat dan momen yang diorganisasikan dalam bentuk kehidupan sehari-hari secara seragam yakni: kerja, keluarga dan kehidupan pribadi (perencanaan *leisure*); (2) Terpecah-pecah. Bukan hanya mengenai bagaimana kelompok-kelompok sosial disegregasikan ke dalam ruang sosial yang berbeda-beda, juga bagaimana kehidupan diorgansiasikan berdasarkan *cluster-cluster* yang terpisah dan berbeda. Misalnya di sini pengaruh fordisme yang memilah antara: rumah, tempat kerja, tempat istirahat dan tempat hiburan; dan (3) Hirarkis: ketaksetaraan merupakan hasil yang pasti dalam sistem pertukaran ruang ini. Ruang ditata secara tidak sama dalam relasinya dengan pusat-pusat: pusat komersial dan admisnitratif menuju ke pingiran. Segregasi dilanjutkan. Di titik ini hirarki

ruang ditata dan kemudian tampil dalam hirarki ruang. Hirarki ruang itu dibangun dengan tiga mekanisme dasar yakni: *everydayness* (waktu dan praktik yang diprogamkan dalam ruang); spasialitas (relasi pusat dan pinggiran); pengulangan (*repetitive*) yakni reproduksi identik dalam kondisi di mana perbedaan dan partikularitas dihapuskan.

Hak atas kota mensyaratkan tumbuhnya suatu modus kewargaan yang baru yakni warga-kota, yang tidak mesti secara serta-merta dipertentangkan dengan konsep yang lebih besar yakni warganegara. Klaim hak sebagai warga-kota tidak mesti berarti merelokasikan klaim identitas kewargaan kita dari nasional ke lokal. Kewargakotaan kita tidak menegasikan kewarganegaraan kita. Hak atas kota atau dalam istilah awal Lefebvre (1991). Hak Atas Kehidupan Urban, adalah hak yang ditujukan dalam kerangka sosial ketimbang teritorial. Karena kota, bagi Lefebvre bukanlah semata-mata hanya *boundary of a city*, melainkan juga keseluruhan sistem sosial produksi di dalamnya. Dengan demikian Hak Atas Kota merupakan klaim warga untuk dikenal dan diakui sebagai kreator berbagai relasi sosial, warga sebagai penguasa ruang sosialnya dan untuk hidup berbeda-beda di dalamnya. Senada dengan Lefebvre, Holston menekankan tiga bentuk dasar kewargaan dalam kota yakni: kota sebagai komunitas politik primer, kedua penghuni urban sebagai kriteria keberanggotaan dan basis bagi mobilisasi politik; ketiga formulasi klaim-hak atas pengalaman hidup perkotaan dan berbagai performa wargawi.

2. Relasi kuasa dari aktor penataan ruang

Titik tolak yang penting dari *The Production of Space* adalah kontribusi atas satu aspek yang tidak terbayangkan sebelumnya oleh kaum Marxis, Strukturalis dan bahkan oleh Marx sendiri. Peran ruang dan spasialisasi dalam kehidupan manusia dan bagaimana perebutan wacana yang terjadi di dalamnya. Jika Marx berbicara mengenai relasi produksi dan akumulasi kapital, maka itu semua tidak dapat berlangsung tanpa adanya ruang. Relasi produksi itu sendiri juga menciptakan ruang yang khusus diperuntukkan baginya. Kapitalisme bahkan lebih jauh lagi, menjadikan ruang sebagai sarana dari akumulasi kapital. Misalnya tanah dan bangunan sebagai asset.

Relasi sosial menciptakan ruang, akan tetapi yang lebih penting bagi Lefebvre adalah melihat bahwa ruang sosial adalah produk sosial. Ruang sosial memiliki logika yang panjang untuk menjelaskan dirinya sendiri. Lefebvre menjelaskan,

> (*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; yet that, as such, it escapes on part from those who would make use of it. The social and political (state) forces which engendered this space now seek, but fail, to master it completely; the very agency that has forced spatial reality towards a sort of uncontrollable autonomy now strives to run it into the ground, then shackle and enslave it*. (1991)

Secara sosial, ruang menjadi sarana untuk meraih dan menciptakan kontrol. Ruang dikonstruksi sedemikian rupa sebagai sarana pemikiran dan tindakan, yang koheren sifatnya dengan upaya kontrol dan dominasi dalam relasi produksi Marx. Dalam pengertian ini ruang diproduksi sedemikian rupa untuk melanggengkan kekuasaan dan menciptakan dominasi. Itu sebabnya, pada bagian awal dari *The Production of Space*, Lefebvre lebih fokus kepada persoalan bagaimana peradaban Barat menciptakan konsep ruang melalui konstruksi dan struktur ilmu pengetahuan. Bagi Lefebvre yang mempersoalkan bagaimana relasi sosial juga menciptakan akumulasi pengetahuan yang pada akhirnya berperan dalam konstruksi wacana tentang ruang. Jauh sebelum manusia menyadari bagaimana ruang itu seharusnya diperlakukan (dikapitalisasi, misalnya), wacana tentang ruang telah terbentuk lebih dahulu. Setidaknya wacana ini telah menjadi konsep dasar bagi manusia untuk membuat kategori, memilah, memisahkan dan menyekat ruang-ruang fisik yang ada dalam keseharian-nya. Wacana ini memberikan kemampuan manusia untuk menciptakan ruang dalam bentuk abstraksi. Yaitu, ketika alam mulai diabstraksi oleh manusia ke dalam praktik sosio-kultural seperti menjadikannya bagian dari lagu atau ornamentasi pada karya seni. Lefebvre mengungkapkan,

> *The first implication is that* (*physical*) *natural space is disappearing. Granted, natural space was – and it remains – the common point of departure: the origin, and the original model, the*

social process – perhaps even the basis of all 'originality'. Granted too, that natural space has not vanished purely and simply from the scene ... As source and as resource, nature obsesses us, as do childhood and spontaneity, via the filter of memory ... Nature is also becoming lost to thought ... Even the powerful myth of nature is being transformed into a mere fiction, a negative utopia: nature is seen as merely the raw material out of which the productive forces of a variety of social systems have forged their particular spaces. True, nature is resistant, and infinite in its depth, but it has been defeated, and now waits only for its ultimate voidance and destruction. (1991).

Menurut Lefebvre (1991), ini adalah awal dari runtuhnya ruang alamiah ke dalam ruang sosial. Semenjak ruang alamiah ini runtuh ke dalam ruang sosial melalui proses abstraksi dan pewacanaan, maka ruang mulai memiliki historisitasnya. Historisitas ini ternarasikan melalui proses abstraksi dan pewacanaan terhadap ruang yang lambat lain menjadi sebuah konsepsi keruangan (konsepsi spasial). Bermula dari pemisahan ruang-ruang sakral dan profan, manusia mulai membangun relasi sosial yang berdasar pada praktik sosial dalam ruang-ruang tertentu. Jika ruang sudah memiliki historisitasnya, maka dengan sendirinya ruang-ruang baru yang dikonstruksi melalui relasi sosial ini adalah juga sebuah produk sosial. Hal ini juga yang mendasari pembedaan "ruang" dengan "alam." Ruang pada akhirnya berimplikasi pengetahuan.

Ruang dibentuk oleh konsepsi spasial manusia. Konsepsi spasial tersebut lambat laun menstrukturisasi dirinya menjadi ilmu pengetahuan tentang ruang. Jika alam memberikan inspirasi manusia untuk mengembangkan ilmu pengetahuan lainnya seperti biologi, matematika, fisika, kimia dan ilmu alam lain, maka ruang menciptakan ilmu pengetahuan tentang dirinya sendiri. Dalam *The Production of Space*, Lefebvre berusaha menunjukkan bahwa ilmu pengetahuanlah yang paling berperan memberi jalan bagi manusia untuk memaknai lingkungannya sebagai ruang. Baginya, persoalan pemaknaan manusia terhadap ruang seharusnya menjadi agenda utana ilmu pengetahuan karena keberadaan manusia itu sendiri di dalam ruang alamiahnya sebagai sebuah peristiwa spasial. Lefebvre lalu memulainya dari perdebatan ruang dan waktu, yang ia

maknai sebagai historisitas.

Jika logika Marxian mereduksi segala praktik sosial ke dalam abstraksi ekonomi, maka Lefebvre justru berusaha menambahkan determinisme Marxian tentang relasi produksi ini kepada konteksnya, yaitu melalui relasi manusia dengan lingkungan alamiah yang menjadi latar belakang sosialnya. Lefebvre menempatkan persoalan praktik rasionalisasi sebagai kecenderungan untuk mereduksi ruang ke dalam abstraksi utilitarian, ketika manusia secara kolektif mulai melakukan aktivitas produksinya dengan kesadaran penuh. Modus produksi membangun relasi ruang-ruang dan kemudian memroduksi ruang baru sesuai dengan kepentingan produksi. Cara ini dilakukan dengan apropriasi. Lefebvre (1991), menjelaskan bahwa setiap kelompok masyarakat dan setiap modus produksi yang berlangsung memproduksi ruangnya masing-masing. Lefebvre menyatakan,

> *... every society – and hence every mode of production with its subvariants (i.e. all those societies which exemplify the general concept) produces a space, its own space ... For the ancient city had its own spatial practice: it forged its own – appropriated – space.* (1991)

Aktivitas produksi ruang membuat sebuah proses produktif tertanam dalam ruang tersebut. Itu sebabnya, ketika membicarakan ruang, aspek historisitas tidak mungkin dihindari. Historisitas dari ruang, sebagai praktik memroduksi realitas, bentuk dan representasinya tidak dapat serta-merta dianggap sebagai kausalitas yang berimplikasi waktu (baik dalam konsep Gregorian tradisional berupa jam, tanggal, hari, minggu, bulan, dan tahun) yang mewujud dalam peristiwa, atau sekuen. Ungkap Lefebvre,

> *If space is produced, if there is a productive process, then we are dealing with history ... The history of space, of its production qua 'reality', and its forms and representations, is not to be confused either with the causal chain of historical (i.e. dated) events, or with a sequence, whether teleological or not, of customs and laws, ideals and ideology, and socio-economic structures or institutions (superstructures). But we may be sure that The forces of production (nature; labour and the organization of labour; technology and knowledge) and, naturally, the relations of production play a part –*

though we have not yet defined it – in the production of space. (1991).

Historisitas dalam konteks ini merupakan seluruh rangkaian relasi produksi yang berlangsung dalam sebuah ruang, termasuk konstruksi ilmu pengetahuan yang memungkinkan proses produksi ruang tersebut terjadi. Keseluruhan rangkaian relasi tersebut, mengejawantah melalui relasi sosial (antarkolektif) sebagai sebuah praktik sosial.

Agar dapat memahami ruang secara komprehensif sebagaimana yang diargumentasikannya, Lefebvre menganjurkan untuk melepaskan dikotomi ruang yang telah melembaga dalam paradigma episteme Barat. Itu sebabnya, Lefebvre mengajukan konsep pemahaman ruang tidak dalam struktur yang dikotomis, akan tetapi secara trikotomis. Konsep ini kemudian disebut "Triad Konseptual" yaitu representasi dari relasi produksi yang berimplikasi dalam sebuah praktik sosial. Triad Konseptual ini yang dimaksudnya sebagai *The Production of Space*, yaitu praktik memroduksi ruang yang dilakukan manusia melalui relasi produksi pada sebuah relasi dan praktik sosial. "*A triad: that is, three elements and not two. Relations with two elements boil down to oppositions, contrasts or antagonisms. They are defined by significant effects: echoes, repercussions, mirror effects*." (1991).

Konsepsi triad dimaksudkan Lefebvre (1991), untuk menghindari oposisi elemen satu dengan lainnya, sebagai jawaban atas problem dikotomi yang dipersoalkannya. Sebagai sebuah trikotomi, ketiganya merupakan struktur yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Setiap ruang (baik dalam tataran ruang, tempat maupun lokus) dalam peradaban manusia merupakan hasil produksi manusia untuk membedakannya dengan alam yang di dalamnya terdapat struktur trikotomis ini. Masing-masing elemen dari triad ini menunjang keberadaan yang lain. Triad itu terdiri dari praktik spasial (*spatial practice*), ruang representasional (*representational space*) dan representasi ruang (*representations of space*).

Labih lanjut menurut Lefebvre (1991), warga kota dianjurkan untuk menciptakan ruang-ruang alternatif atas ruang dominan yang disuperimposisikan penguasa terhadap mereka. Ruang-ruang alternatif ini ia sebut

"Ruang Differensial" (1991). Ruang seperti ini merupakan apropriasi fisik terhadap kota yang memberikan peluang bagi warga kota untuk mengartikulasikan makna-makna berbeda terhadap ruang hidupnya di kota. Ruang Differensial ini dapat ditemukan dengan mudah sehari-hari, yaitu ketika para pedagang makanan kaki lima yang muncul di pinggiran superblok.

> *Space is what makes it possible for the economic to be integrated into the political. "Focused" zones exert influences in all directions, and these influences may be 'cultural', 'ideological', or of some other kind. It is not political power per se that produces space; it does reproduce space, however, inasmuch as it is the locus and context of the reproduction of social relationships - relationships for which it is responsible*. (1991).

Lefebvre (1991), menjelaskan bahwa ruang differensial memanusiakan, karena ia memberikan peluang bagi perbedaan untuk tampil. Persoalan yang selanjutnya harus dicermati adalah jika spasialisasi dominan memertemukan kapitalisme dengan sektarianisme yang berbasis agama, etnis atau penanda identitas kolektif lainnya. Lefebvre mengingatkan, "*The space that homogenizes thus has nothing homogenous about it*." (1991). Menurut Lefebvre (1991), ruang differensial adalah ruang yang memberikan hak untuk perbedaan (*The Right to Difference*).

Spasialisasi dominan selalu menghasilkan ruang-ruang yang kontradiktif (*contradictory space*). Dalam ruang seperti ini setiap perbedaan dihomogenisasi ke dalam ruang-ruang yang homogenik. Setiap perbedaan representasi kebudayaan diunifikasi ke dalam satu sistem bahasa yang tunggal. Contoh sederhana dari superblok adalah bagaimana setiap gedung tampil dalam ciri arsitektural (visualitas dan juga episteme terhadap ruang) yang sama, karena diproduksi oleh paradigma yang sama dan diinterupsi oleh abstraksi yang sama (abstraksi ekonomi). Di dalam ruang superblok, semua mengonsumsi representasi kebudayaan yang sama melalui produk-produk kapitalisme yang sama, seperti yang diargumentasikan Lefebvre:

> *In a tight contradiction space, every difference is homogenized into homogenous spaces. Every cultural identity representation is unified (look back at the example on buildings). At the same time, those homogenous rooms contradict creates empty spaces (without*

identity, without investment of meaning by certain cultural identity) that are very different. (1991).

Dalam hal ini, relasi kelompok penguasa dengan kelompok pengusaha pada atmosfer politik tumbuh dan berkembang dalam dua dimensi, yakni; subjektif dan objektif. Keduanya memiliki pengaruh secara resiprokal dalam memproduksi hingga mereproduksi wacana kekuasaan guna menghasilkan dukungan terhadap kelompok penguasa level atas, menengah, hingga penguasa terendah di daerah (Sumandiyar, 2017a). Relasi politik tersebut juga tertuang dalam hubungan bagi pengusaha dalam memberikan dukungan kepada kontestan politik dalam pemilihan kepala daerah yang selanjutnya memelihara dukungan tersebut hingga kontestan yang didukung berhasil memenangkan kontestasi politik (Sumandiyar, 2017b). Selanjutnya pola relasi tertuang dalam atmosfer politik bermula dari pengusaha memberikan dukungan kepada penguasa yang berkontestasi dalam pemenangan politik dan berakhir dengan dukungan kepada pemenang politik pada saat berkuasa, danpenguasa membalas dukungan ekonomi dari pengusaha melalui jaringan politik (Sumandiyar, 2018). Dalam proses perubahan sosial yang dikondisikan oleh perubahan kondisi lingkungan pada tatanan sosial masyarakat yang saat ini terdapat perubahan. Hal ini dapat dilihat dari kondisi lingkungan sosial warga masyarakat yang saat ini telah mengalami perkembangan kemampuan dalam mengontrol kehidupan sosial (*social control*) yang mengikuti kondisi lingkungan warga masyarakat dalam mengadopsi kehidupan pola-pola kehidupan sosialnya, diantaranya masyarakat lokal mampu untuk beradaptasi dengan kemajuan yang terjadi saat ini (baik kemajuan teknologi maupun perkembangan demokrasi) (Sumandiyar, 2019).

Dalam perkembangannya terdapat hubungan diantara kekuasaan dengan kepentingan yang hanya memanfaatkan peluang dan kesempatan baik yang diperoleh melalui cara-cara positif maupun negatif. Kedua cara ini seringkali ditempuh oleh para kontestan politik dalam rangka merebut sebuah kursi kekuasaan dengan mengesampingkan kualitas dan sumber daya manusia yang dimiliki oleh para kontestan politik. Relasi politik penguasa seringkali memicu terjadinya degradasi hubungan sosial dan

masalah dualism kepentingan, yang terdiri dari kekuatan pola struktur sosial (relasi aktor) dan struktur material (kondisi sosial ekonomi dan morfologi wilayah) (Sumandiyar, 2017c).

3. Komersialisasi ruang perkotaan

Henri Lefebvre memperkenalkan konsep mengenai "Hak atas Kota" kepada khalayak, khususnya para intelektual dan aktivis gerakan sosial. Menurutnya, hak atas kota melampaui kebebasan individu untuk mengakses sumber-sumber daya yang dimiliki suatu kota. Hak atas kota adalah hak untuk mengubah warga penghuni kota dengan mengubah kota itu sendiri. Secara khusus, hak atas kota bukanlah bersifat individual melainkan komunal, yang harus diwujudkan melalui serangkaian transformasi berdasarkan kekuatan kolektif yang dapat ikut membentuk proses urbanisasi.

Tesis Lefebvre mengenai hak atas kota (atau yang acapkali juga diterjemahkan sebagai kedaulatan para penghuni kota) didasari oleh argumen mendasar bahwa urbanisasi secara menyeluruh dalam suatu masyarakat adalah proses yang tidak dapat dihindari. Oleh karena itu, untuk memengaruhi proses itu dibutuhkan interpretasi baru dan kritik atas pendekatan yang selama ini secara hegemonik dan dominan menjadi landasan penentuan kebijakan dalam produksi ruang secara spasial dan kebijakan lain yang mempengaruhi kondisi dan implikasi proses urbanisasi itu sendiri. Kebijakan yang paling dominan dalam memahami urbanisasi, terutama dalam perencanaan tata kelola ruang di perkotaan, selama ini didasari oleh logika kapitalis pasar dan negara di mana produksi atas ruang khususnya di perkotaan ditujukan bagi kontestasi komodifikasi melalui serangkaian modus "kehendak untuk memamerkan diri". Dalam konteks untuk "memamerkan diri" itulah kota dibangun dan acapakali harus mengabaikan kepentingan paling esensial dari para penghuni kota itu sendiri, yakni menurut Lefebvre, hak-hak asasi manusia.

Menurut Lefebvre (2002), urbanisasi tidak dapat dihindarkan dan planet bumi ini semakin mengarah pada satu pola produksi dan konsumsi kapitalistik yang seragam sehingga mempengaruhi percepatan proses urbanisasi secara global. Akibatnya, kita sulit membedakan batasan-

batasan antar ruang secara spasial: manakah yang layak kita sebut "kota", "pinggiran kota", atau "pedesaan". Karakteristik apa yang secara khusus membedakan suatu kota jika batas-batasnya kini hanya dimaknai sebagai area kepadatan penduduk yang produktivitasnya bergantung dari aktivitas pola-pola konsumsi para penghuninya? Konsentrasi populasi kependudukan kemudian bergantung sepenuhnya pada cara-cara produksi kapitalistik sehingga kehidupan berbasis tradisi pertanian mulai lenyap. Pertanian memang masih ada tetapi keberadaannya hanya menyangga pola-pola kehidupan konsumsi masyarakat urban. Di setiap sudut jalan dari kota menuju desa, Lefebvre menuliskan, kita bisa menemui "mini market" yang serupa yang kita temui di kota-kota (Lefebvre 2003). Kehidupan tradisi di desa-desa perlahan-lahan lenyap dan desa kemudian berubah menjadi "kota-kota kecil bagi industri pertanian". Itulah fabrikasi kehidupan urban, demikian Lefebvre menyebutnya, di mana pola-pola konsumsi warga desa menjadi tidak berbeda dengan warga kota. Dengan kata lain, urbanisasi tidak terelakkan; ia berlangsung bukan hanya di perkotaan, melainkan juga di daerah-daerah pedesaan yang secara jarak terpisah tetapi menyangga kehidupan perkotaan karena beroperasinya industri kapitalisme di sana. Akibatnya, bumi semakin kehilangan segala daya tahan ekologisnya karena segala sumber daya alam yang kita habiskan hampir seluruhnya mengabdi pada kepentingan "*planetary urban*"—orang-orang di planet bumi yang tinggal di area perluasan perkotaan demi mencari penghidupan karena segala kesempatan hidup yang ditawarkan oleh kepentingan kapitalistik berpusat di perkotaan, termasuk orang-orang di pedesaan yang mengalami fabrikasi kehidupan urban.

Menurut Henri Lefebvre (2002), kehidupan kapitalistik kaum urbanlah yang mengancam keberlangsungan planet bumi ini. Selain menghabiskan sumber daya bumi secara dominan, kehidupan kapitalistik urban juga bergantung pada ketidakadilan atas instrumen sosial dan politik secara brutal, khususnya berkenaan dengan praktik-praktik spasial yang ditujukan bagi pertumbuhan industri kapitalistik. Urbanisasi mendorong berlangsungnya segregasi sosial di dalam ruang tinggal di perkotaan. Kelas menengah-atas meneguhkan keberadaan mereka akan rasa nyaman

dan prestise dengan difasilitasi oleh cara-cara produksi agen kapitalisme yang menciptakan ruang spasial sehingga menjadi pembeda yang mencolok, khususnya berkaitan dengan wilayah-wilayah hunian dan fasilitas yang dimilikinya. Ruang publik semakin kehilangan kedaulatannya akibat alih fungsi ruang publik hingga menjadi kontestasi segala kepentingan kapitalistik yang bersifat materialistik dan memenuhi tuntutan untuk memamerkan kota secara lebih glamor. Hunian-hunian kumuh di perkotaan menjadi target akan kriminalisasi terhadap warga miskin, khususnya yang menciptakan ruang produksi secara ekonomis untuk menyangga sistem daya tahan kehidupan lapisan-lapisan kelas menengah di atasnya.

Hak atas kota kemudian didefinisikan bukan semata-mata sebagai hak untuk hidup atau mengokupasi ruang untuk tinggal di wilayah perkotaan bagi siapa saja (*the right to inhabit*), melainkan juga hak untuk mendapatkan kualitas hidup yang lebih baik bagi warga penghuni yang menghidupi kota itu sendiri; kehidupan yang layak. Oleh karena itu, hak atas kota berarti juga hak untuk mengklaim kembali "sentralitas" atas kota yang memungkinkan kesetaraan, misalnya melalui revitalitasi keberadaan ruang publik, serta mendorong partisipasi dan keberdayaan warganya.

Untuk itu, Lefebvre (2003), menganjurkan cara pandang atas kehidupan urban (urbanisme) yang dapat mengakhiri segregasi spasial sebagai peneguh pembedaan kelas-kelas sosial dengan cara memperkuat basis-basis pembedaan ruang secara plural dan egalitarian. Hal ini tidak dapat dilakukan tanpa pengorganisasian warga kota melalui suatu gerakan sosial untuk merebut kembali kedaulatan mereka sebagai penghuni kota. Para birokrat dan teknokrat yang merupakan agen pemerintah harus didorong untuk memahami kepentingan publik agar dapat menyeimbangkan praktik spasial atas ruang yang mengakomodasi pluralitas dan mengakhiri diskriminasi pemanfaatan ruang akibat kepentingan-kepentingan kapitalistik yang mengabaikan keseimbangan ekologi, sosial, dan kultural. Para agen kapitalis yang menguasai praktik spasial dalam pertumbuhan kota harus mendasarkan kinerja mereka berdasarkan norma dan etika yang mengedepankan keseimbangan sosial, kultural, dan ekologis. Secara spesifik, Lefebvre menerjemahkan itu sebagai suatu "revolusi urban" yang

harus dimulai agar ketegangan-ketegangan konflik sosial dan fisik akibat praktik spasial secara brutal yang diteguhkan oleh instrumen sosial-politik tidak akan berakhir sebagai kerusuhan dan tindak kekerasan. Karena itu, revolusi urban juga berkenaan dengan upaya untuk mengubah instrumen politik di mana kebijakan yang dihasilkan mengutamakan upaya memperjuangkan kedaulatan bagi kehidupan yang lebih layak untuk setiap orang.

Revolusi urban merupakan gerakan sosial sehingga Lefebvre menganjurkan pentingnya "Pedagogi Ruang dan Waktu" (*The pedaegogy of Space and Time*). Pedagogi, menurut Lefebvre, bukan hanya sekadar pendidikan atau pengajaran, melainkan juga metode mempraktikkannya. Pedagogi di sini mengaitkan aspek pemahaman secara teoretis sekaligus bagaimana pengetahuan dipraktikkan secara langsung agar berdampak terhadap perubahan sosial. Konsep pedagogi ruang dan waktu berkaitan dengan bagaimana kita dapat mereproduksi pengetahuan untuk melawan hegemoni ilmu pengetahuan atas produksi ruang yang hanya menempatkan ruang secara spasial sebagai "objek" dan komoditas kapitalisme.

Dengan kata lain, Lefebvre menganjurkan pentingnya untuk selalu memperjuangkan ruang sebagai bagian dari kedaulatan warga penghuninya yang menghidupi dan menggerakkan produksi kapital atas ruang tersebut. Selama ini, upaya-upaya yang telah dilakukan untuk memperjuangkan kedaulatan warga supaya mereka dapat menjadi bagian dari perkembangan wilayah yang mereka diami semata-mata merefleksikan reaksi yang cenderung spontan atas eksesifnya perkembangan suatu wilayah secara spatial yang mengabdi pada kepentingan kapitalistik. Akibatnya, perjuangan itu hanya mewujud dalam gerakan sosial yang bersifat monumental dan sesaat belaka; cenderung lebih mengemukakan aspek politisasi atas ruang dan mengakibatkan perpecahan sosial dalam memobilisasi dukungan warga. Perpecahan itu sangat mungkin terjadi sebagai konsekuensi atas gerakan tandingan oleh mereka yang berkepentingan untuk terus menghegemoni wacana pengetahuan dan praktik memproduksi tatanan ruang. Banyak penggerak dalam upaya menanggulangi dampak urbanisasi bahkan hanya semata-mata berfokus pada tuntutan ideal, yakni misalnya batasan-batasan konkret untuk menciptakan ruang publik sebagai

kebutuhan bersama – dan mengasumsikan masyarakat secara "utuh'" (*unified*), seakan-akan memiliki satu kepentingan yang sama tetapi sekaligus mengabaikan perbedaan kelas dan perbedaan kepentingan dalam masyarakat. Mereka acapkali tidak dapat membedakan konsep ruang publik dan ruang komunal sebagai basis untuk memahami masyarakat yang beragam.

Konsep pedagogi atas ruang dan waktu berkenaan dengan bagaimana masyarakat merupakan subjek yang mereproduksi pengetahuan kritis berdasarkan pengalaman dan praktik kehidupan yang mereka lakukan sehari-hari. Pengetahuan kritis itu berangkat dari apa yang menjadi beban masyarakat yang beragam (secara kelas sosial dan identitas kultural), khususnya yang menanggung risiko dalam interaksi dalam praktik spasial. Pengetahuan itu menjadi basis untuk "menduduki" (mengokupasi) suatu ruang sebagai arena reproduksi pengetahuan.

Untuk mengenali kebutuhan itu, Lefebvre membedakan fungsi ruang sosial menjadi dua, yakni ruang publik dan ruang komunal. Dalam pembahasannya, ruang publik dimaknai sebagai ruang yang memfasilitasi pertemuan banyak orang secara inklusif dan tidak mengenal batasan-batasan latar belakang sosial seseorang. Sementara itu, ruang komunal adalah ruang yang mempertemukan sekelompok orang melalui seleksi atas keanggotaan setiap orang, dengan mempertimbangkan pula rasa memiliki (*sense of belonging*) keanggotaan dalam suatu kelompok. Hal yang membedakan keduanya adalah "seleksi sosial". Meskipun, misalnya, ruang komunal dapat berkembang menjadi ruang yang memfasilitasi setiap orang secara inklusif, ruang komunal tetap memiliki pelabelan sosial yakni identitas yang berbasis komunalitas. Sementara itu, ruang publik secara umum merupakan ruang di mana setiap orang dapat melakukan perjumpaan tanpa terikat seleksi sosial dan menjadi alternatif bagi ekspresi bersama warga; juga sebagai ruang yang memungkinkan setiap orang untuk memperoleh hak setara dalam mengakses fasilitas publik.

Oleh karena itu, metode pembelajaran dan praktik pedagogi ruang dan waktu harus berangkat dari pemetaan diri warga secara individual maupun secara kolektif dalam relasinya dengan praktik menghuni suatu

ruang. Mereka sebaiknya tidak berangkat semata-mata dari gagasan "ideal" akan sekelompok orang yang kritis dalam upaya untuk menyadarkan mereka yang dianggap tertindas. Hal ini menjadi penting karena upaya untuk menandai kebutuhan bersama secara kolektif atas suatu ruang yang lebih humanis merupakan basis bagi suatu gerakan sosial yang memperjuangkan perubahan konsep dan praktik spasial yang acapkali dijalani melulu dalam logika produksi kapitalistik yang nyaris meniadakan esensi kemanusiaan.

Gagasan Henri Lefebvre (2004), mengenai hak atas kota pertama kali dikemukakan pada 1970-an dan hanya mendapatkan perhatian minor dari kebanyakan sosiolog. Belakangan, banyak sarjana sosial mencoba menggali pemikiran Lefebvre karena kemudian apa yang ia tuliskan menjadi kenyataan di wilayah-wilayah di luar peradaban Eurosentris (Barat) sementara pertumbuhan kota-kota urban kini mengancam keseimbangan ekologis bumi. Buku-buku yang ditebitkan Lefebvre pada 1970-an baru mulai diterjemahkan ke bahasa Inggris pada pertengahan 1990-an dan mulai mendapatkan perhatian publik yang lebih luas. Gagasan Lefebvre kemudian diakomodasikan dalam "*World Charter for Right to the City*" (Piagam Dunia bagi Hak untuk Kota) yang pertama kali digagas melalui Social Forum America di Quito pada Juli 2004, dan kemudian dinyatakan sebagai pernyataan resmi yang ditujukan untuk PBB dalam World Urban Forum di Barcelona pada Oktober 2004. Akhirnya, muncullah organisasi dunia yang memperjuangkan Hak Atas Kota (Right to the City/RTTC) pada 2007.

4. Hegemoni kuasa sebagai produksi ruang perkotaan

Konsep wacana yang diajukan oleh Laclau dan Mouffe tidak hanya memberikan pedoman kepada bahasa namun juga mencakup semua fenomena sosial. Wacana mencoba menata *tanda,* seolah semua tanda memiliki makna yang tetap dan tidak *taksa* dalam suatu struktur secara keseluruhan. Logika yang sama juga berlaku pada bidang sosial yang utuh; "kita bertindak seolah "realitas" yang ada disekitar kita itu memiliki struktur yang stabil dan tidak *taksa*; seolah masyarakat, kelompok kita berada, dan identitas kita secara objektif merupakan fakta-fakta yang

memang ditetapkan. Namun seperti halnya struktur bahasa yang tidak pernah sepenuhnya bisa tetap, begitu pula masyarakat dan identitas, dan identitas yang fleksibel dan bisa diubah tidak pernah sepenuhnya bisa tetap. Meskipun Marxisme menduga adanya struktur sosial yang objektif yang terus diungkap oleh analisis, titik awal teori wacana Laclau dan Mouffe adalah bahwa kita mengkonstruk objektivitas melalui pemroduksian makna kewacanaan.

Laclau dan Mouffe mengubah tradisi Marxist tersebut dengan menggunakan tiga cara. Pertama, Laclau dan Mouffe meniadakan pembagian antara dasar dan superstruktur dan memahami semua formasi kemasyarakatan sebagai produk proses kewacanaan. Kedua, mereka menolak konsepsi Marxist tentang masyarakat; bahwa masyarakat bisa diuraikan secara objektif, sebagai suatu totalitas yang disusun oleh kelas-kelas tertentu. Menurut Laclau dan Mouffe, masyarakat tidak pernah bersifat *taksa* sebagaimana yang dikemukakan oleh materialisme kesejarahan. Menurut mereka, masyarakat merupakan usaha kita untuk memberikan makna masyarakat, bukan fenomena yang ada secara objektif. Ketiga, dan sebagai hasil pandangan terhadap fenomena sosial ini, Laclau dan Mouffe menolak pemahaman Marxist tentang identitas dan formasi kelompok. Bagi Marxisme, orang memiliki identitas (kelas) yang objektif kendati tidak menyadarinya. Bagi Laclau dan Mouffe, identitas tersebut tidaklah bisa ditentukan sebelum lahirnya kelompok-kelompok apa yang secara politik relevan. Identitas orang-orang (baik secara kolektif maupun individu) merupakan hasil proses yang bersifat kewacanaan dan mungkin terjadi seperti itu merupakan bagian dari perjuangan kewacanaan. Untuk memperkuat argumentasinya, Laclau dan Mouffe memandang konflik atau antagonisme dengan konsep hegemoni Gramsci.

Konsep hegemoni Gramsci menjelaskan, dasar material merupakan titik awalnya dan superstruktur ditentukan oleh dasar material tersebut. Gramsci mengemukakan dialektik antara dasar dan superstruktur; kondisi dasar material memengaruhi superstruktur, namun proses politik yang terjadi pada superstruktur juga dapat berbalik ke arah dasar material itu. Sedangkan menurut Laclau dan Mouffe, proses politiklah yang paling

penting, politik memiliki keunggulan (Laclau, 1990). Artikulasi politik menentukan bagaimana kita bertindak dan berpikir, dan dengan begitu tergambarlah bagaimana masyarakat tercipta. Oleh sebab itu, proses penentuan perekonomian sepenuhnya ditiadakan dalam teori wacana. Akan tetapi tidak serta merta segalanya adalah soal bahasa atau bahwa materi itu tidak memiliki signifikansi. Pernyataan tersebut akan jelas bila kita memandang bagaimana Laclau dan Mouffe memahami dua konsep yakni wacana dan politik.

Reproduksi dan perubahan makna, dalam istilah umumnya, merupakan tindakan politik. Politik dalam teori wacana tidak harus dipahami sebagai misalnya, politik ke-partai-an yang sebagian besar hanya membicarakan representasi politik dan kekuasaan. Akan tetapi, politik dilihat sebagai konsep yang luas dan mengacu pada bagaimana cara kita menyusun fenomena sosial dengan cara-cara yang meniadakan cara-cara yang lain termasuk membangun ruang perkotaan dalam menciptakan relasi sosial. Laclau dan Mouffe memahami politik sebagai organisasi masyarakat dari satu sisi tertentu dengan cara tertentu yang meniadakan semua kemungkinan adanya cara yang lain. Oleh sebab itu, politik tidak hanya merupakan permukaan yang merefleksikan realitas sosial yang lebih luas, melainkan organisasi sosial yang merupakan hasil proses sosial politik yang terus menerus. Sebagaimana misal, bila terjadi suatu perjuangan antara wacana-wacana tertentu, maka terlihat dengan jelas bahwa para aktor yang berbeda sedang berusaha mempromosikan cara-cara yang berbeda dalam mengorganisasikan masyarakat. Pada posisi seperti ini, konsep hegemoni muncul antara "objektivitas" dan politik. Sama seperti sesuatu yang objektif yang dapat menjadi bersifat politik dengan berjalannya waktu, konflik yang mencuat bisa menghilang dan memberi jalan munculnya objektivitas karena satu perspektif dinaturalisasikan dan lahirlah konsensus. Perkembangan dari konflik politik ke objektivitas akan senantiasa melewati garis intervensi hegemonis.

Konsep kekuasaan dalam pendekatan Laclau dan Mouffe erat kaitannya dengan konsep politik dan objektivitas (Laclau, 1990). Kekuasaan tidak dipahami sebagai sesuatu yang dimiliki orang-orang dan dilaksana-

kan terhadap orang lain, melainkan sesuatu yang dapat menghasilkan dunia sosial. Kelihatan aneh jika menggunakan kata "kekuasaan" untuk menggambarkan kekuatan dan proses yang dapat menciptakan dunia sosial kita dan membuat dunia sosial tersebut bermakna bagi kita. Namun demikian, hal yang utama bahwa pemahaman tentang kekuasaan ini menekankan adanya ketergantungan dunia sosial. Kekuasaanlah yang menciptakan pengetahuan kita, identitas kita dan bagaimana kita berhubungan satu sama lain sebagai kelompok atau individu. Pengetahuan, identitas, dan hubungan sosial tergantung; pada waktu tertentu, ketiganya menciptakan suatu bentuk tertentu, namun bisa saja dan bisa menjadi berbeda. Oleh sebab itu, kekuasaan itu sifatnya produktif maksudnya bisa menghasilkan dunia sosial dengan cara-cara tertentu. Kekuasaan bukanlah sesuatu yang bisa dibuat menjadi tidak ada; tapi sangat tergantung kepada penghidupannya yang berada dalam suatu tatanan sosial dan tatanan sosial selalu tercipta dalam kekuasaan, namun demikian kita tidak tergantung pada kehidupan pada tatanan sosial tertentu, dan peniadaan tatanan-tatanan sosial yang lain juga merupakan salah satu efek kekuasaan. Di satu sisi, kekuasaan menghasilkan dunia yang dapat dihuni yang memang diperuntukkan bagi kita dan di sisi lain kekuasaan dapat menghalangi kemungkinan-kemungkinan alternatif.

Karenanya dalam pandangan ini, objektivitas merupakan kekuasaan yang terendap. Di sinilah jejak-jejak kekuasaan telah terhapus dan telah terlupakan. Dunia ini memang dikonstruk secara politis (Laclau, 1990). Pemahaman kita terhadap teori Laclau dan Mouffe adalah bahwa kekuasaan dan politik merupakan dua sisi keping mata uang logam yang tidak terpisahkan. Kekuasaan mengacu pada pemroduksian objek-objek seperti "masyarakat" dan "identitas", sementara politik mengacu pada ketergantungan yang selalu ada pada objek-objek tertentu. Dengan demikian objektivitas mengacu pada dunia yang keberadaannya dianggap lumrah, dunia yang telah kita "lupakan" namun senantiasa tersusun oleh kekuasaan dan politik. Satu hal yang menjadi poin penting dari konsep Laclau dan Mouffe adalah bagaimanakah mengkonseptualisasikan para aktor yang berproses keterlibatan dalam perjuangan mencari definisi dan pembentu-

kan realitas? Seperti halnya tesis yang telah dibangun oleh Laclau dan Mouffe terhadap teori Marxist, mereka menolak pendapat bahwa identitas kolektif (dalam teori Marxist, terutama kelas-kelas) ditentukan oleh faktor-faktor ekonomi dan materi. Menurut Laclau dan Mouffe, identitas individu dan kolektif keduanya diorganisasikan menurut prinsip-prinsip yang sama sperti pada proses kewacanaan yang sama pula.

C. Kapitalisme dan Trialektika Ruang

1. Kapitalisme

Dalam karya klasiknya *Capitalism, Socialism and Democracy* (1944) bab "*Can Capitalism Survive*", Joseph A. Schumpeter menulis sebagai berikut: Kapitalisme, dengan demikian, hakekatnya adalah suatu bentuk atau metoda perubahan ekonomi, dan bukan hanya tidak pernah static tapi tidak pernah biasa *static*. Karakter evolusioner dari proses kapitalis bukan hanya dikarenakan fakta bahwa kehidupan ekonomi berlangsung dalam suatu lingkungan sosial dan alam yang berubah dan perubahan ini mengubah data dari perilaku ekonomi; Hal ini memang penting dan perubahan-perubahan ini (perang, revolusi dan sebagainya) sering membentuk perubahan industrial, akan tetapi kesemua itu bukanlah penggerak utamanya. Tidak pula dikarenakan karakter evolusionernya dikarenakan peningkatan yang rada-otomatis dalam hal jumlah pendidik dan modal, atau pada perilaku aneh dari sistem-sistem moneter, yang memang benar berpengaruh. Dorongan pokok yang menyusun dan menjaga mesin kapitalis bergerak adalah berasal dari barang-barang konsumsi yang baru, metoda-metoda produksi atau transportasi yang baru, pasar-pasar baru, bentuk-bentuk baru dari organisasi industrial yang perusahaan-perusahaan kapitalis bentuk (Schumpeter, 1976).

Sebagai sistem produksi yang khusus, kapitalis ini memberi tempat hidup dan insentif bagi semua yang efisien, dan menghukum mati atau membiarkan hal-hal yang tidak sanggup menyesuaikan diri dengannya. Selanjutnya, di atas apa-apa yang telah dihancurleburkan itulah dibangun sesuatu yang baru, yang dapat lebih menjamin keberlangsungan akumulasi keuntungan. Schumpeter (1944/1976) menyebut hal ini sebagai *the*

process of creative destruction (proses penghancuran yang kreatif). Melalui proses sirkulasi barang dagangan, kebutuhan manusia pun pada gilirannya dibentuk agar dapat mengkonsumsi apa-apa yang diproduksi. Sebagai suatu sistem produksi yang khusus, ia mendominasi cara pertukaran komoditas melalui pasar. Lebih dari itu cara ekonomi dikelola oleh badan-badan pemerintahan hingga ke pemikiran cara bagaimana cara ekonomi pasar itu diagung-agungkan. Margaret Tacher, seorang kampiun penganjur "kapitalisme usaha-bebas (*free-enterprise capitalism*)" termasyhur, pemimpin Partai Konservatif Inggris 1975-1990 yang memenangi tiga kali pemilu untuk posisi perdana menteri Inggris, menulis secara terang benderang posisinya bahwa *there is no alternative* yang kemudian istilah ini – dan singkatannya TINA – dipopulerkan oleh kalangan gerakan sosial "anti-globalisasi".

Pemagaran dan pemutusan hubungan itu pada intinya adalah penghentian secara paksa akses petani atastanah dan kekayaan alam tertentu. Tanah dan kekayaan alam itu kemudian masuk ke dalam modal perusahaan-perusahaan kapitalistik. Jadi, perubahan dari alam menjadi sumberdaya alam ini berakibat sangat pahit bagi rakyat yang harus tersingkir dari tanah asalnya dan sebagian dipaksa berubah menjadi tenaga kerja/buruh upahan. Proses demikian dipahami oleh Adam Smith – pemikir ekonomi terkenal yang menteorikan mengenai "tangan-tangan tidak kelihatan (*invisible hands*)" yang bekerja dalam mengatur bagaimana pasar bekerja dalamkarya terkenalnya *The Weath of Nations* bahwa "akumulasi kekayaan alam harus terjadi dulu sebelum pembagiankerja" (1776). Belajar dari kenyataan dan keniscayaan ini, Karl Marx mengembangkan teori "*the so-calledprimitive accumulation"* yang mendudukkan proses perampasan tanah ini sebagai satu sisi dari mata uang, dan kemudian memasangkannya dengan sisi lainnya, yaitu penciptaan tenaga kerja bebas (Marx, *Das Capital*, 1867). Hal ini adalah proses paksa menciptakan orang-orang yang tidak lagi bekerja terikat pada tanah dan alam. Orang-orang ini mengandalkan hanya pada tenaga yang melekat pada dirinya saja, lalu menjadi para pekerja bebas.Sebagian mereka pergi dari tanah mereka di desa-desa ke kota-kota untuk mendapatkan

pekerjaan. Kantung-kantung kemiskinan di kota-kota tidak lain dan tidak bukan juga dilahirkan oleh proses yang ini.

Penyebab perubahan agraria terbesar sekarang ini adalah korporasi raksasa yang terus-menerusmengambil barang milik rakyat dengan sokongan langsung dari lembaga-lembaga negara. Dalam konteks melancarkan bekerjanya pasar kapitalisme di jaman globalisasi sekarang ini, negara Indonesia secara terus-menerus dibentuk oleh perusahaan-perusahaan transnasional, badan-badan pembangunan internasional, dan negara-negara kapitalis maju agar menjadi negara neoliberal. Harvey (2003 dan 2005) mengemukakan istilah *accumulation by dispossession* (akumulasi dengan cara perampasan) yang dibedakan dengan *accumulation by exploitation*, yakniakumulasi modal secara meluas melalui eksploitasi tenaga kerja dalam proses produksi dan sirkulasi barang dagangan. Dalam proses akumulasi dengan cara perampasan ia menekankan pentingnya ”produksi ruang, organisasi pembagian kerja yang secara keseluruhannya baru dalam wilayah yang baru pula, pembukaan berbagai macam cara perolehan sumber daya baru yang jauh lebih murah, pembukaan wilayah-wilayah baru sebagai bagian dari dinamika ruang-ruang akumulasi modal, dan penetrasi terhadap formasi sosial yang ada oleh hubungan-hubungan sosial kapitalis dan tatanan kelembagaannya (contohnya aturan kontrak dan kepemilikan pribadi) membuka jalan bagi penyerapan surplus modal maupun tenaga kerja (Harvey 2003).

Re-organisasi dan rekonstruksi geografis sebagai akibat dari pembukaan ruang baru bagi kapitalisme ini sering menjadi ancaman bagi keberlanjutan hidup nilai-nilai dan segala unsur kebudayaan yang memelihara keberadaan nilai-nilai yang telah menancap dalam dan terikat secara sosial pada tempat-tempat itu. Dalam karya Harvey, 2003, *The New Imperialism*, Harvey menampilkan beragam contoh kontemporer dari apa yang disebutnya sebagai *The cutting edge of accumulation by dispossession*: Aset-aset yang dipegang oleh negara atau dikelola secara bersama oleh penduduk dilepaskan melalui pelepasan hak secara paksa atau sukarela ke pasar, ketika modal-modal yang berkelebihan itu sanggup berinvestasi, memperbaharui dan berspekulasi dengan menggunakan aset-

aset tersebut. Menurutnya, apa yang dilakukan melalui *accumulation by disposession* sesungguhnya adalah melepaskan serangkaian aset (termasuk tenaga kerja) dengan biaya yang sangat rendah (dan dalam banyak hal sungguh tanpa biaya). Modal yang telah terakumulasi secara berlebihan dapat dipakai untuk merampas rangkaian aset tersebut dan segera memasukkannya ke dalam suatu usaha baru pelipatgandaan keuntungan (Harvey, 2003).

Accumulation by dispossession merupakan reformulasi Harvey atas akumulasi primitif setelah ia mengolah teori *underconsumption* dari Rosa Luxemberg dalam karyanya *The Accumulation of Capital* (1968). Menurut Harvey, banyak teori-teori Marxist mengenai akumulasi mengabaikan proses akumulasi yang terbentuk melalui berbagai macam tindakan perampasan, penipuan, dan kekerasan yang diperlakukan atas berbagai hal di ”keadaan awal” yang dianggap tidak lagi relevan atau di sini ia kemudian merujuk pada Rosa Luxemberg yang diperlakukan terhadap yang berada ”di luar dari” kapitalisme yang berlaku bagaikan suatu sistem tertutup. Selanjutnya, mengevaluasi kembali peran yang menetap dan terus berkelanjutan dari praktek-praktek buas dari akumulasi primitif atau akumulasi awal-mula dalam sebuah geografi sejarah akumulasi modal, sungguh merupakan tugas yang mendesak sebagaimana akhir-akhir ini disampaikan oleh para komentator.

Harvey (Parelman, 2000), de Angelis (2000) dan perdebatan besar-besaran dalam *The Commoner*. Harvey memutuskan untuk meluaskan dan menamakannya *accumulation by disposession* (akumulasi dengan cara perampasan kepemilikan), karena ia merasa adalah janggal untuk menyebut suatu proses yang berkelanjutan dari akumulasi primitif atau akumulasi awal-mula (Harvey, 2003). Dalam karyanya *Comment in Commentaries* (Harvey, 2006), yang ditulisnya sebagai tanggapan atas sejumlah komentar serta kritik dari kaum Marxist lain atas *New Imperialism* (Ashman dan Calinicos 2006; Brenner 2006; Brenner 2006; Castree 2006; Fine 2006; Sutcliffe 2006; Wood 2006), ia berkeras bahwa ”praktik-praktik kanibalistik dan kebuasaan yang terjadi terus di negara-negara kapitalis maju dengan kedok privatisasi, reformasi pasar, penge-

tatan anggaran kesejahteraan dan neoliberalisasi lebih cocok bila ditampilkan sebagai *accumulation by disposession*. *Accumulation by dispossession* secara kualititaf dan teoritis berbeda dengan apa yang terjadi di masa awal kapitalisme (Harvey, 2006). Secara khusus di jaman neoliberal sekarang ini bentuk-bentuk baru *accumulation by dispossession* berlangsung melalui proses privatisasi badan-badan usaha milik negara dan publik, komodifikasi tanah dan sumber daya alam lain, finansialisasi yang dilakukan berbagai macam badan keuangan internasional dan nasional, pengelolaan dan proses manipulasi atas krisis-krisis finansial, ekonomi, politik, sosial, bahkan bencana alam, dan redistribusi asset milik negara (Harvey, 2005).

Sebagaimana yang dipahami bahwa ekonomi pasar kapitalistik bekerja sama sekali berbeda dengan ekonomi pasar sederhana dimana terjadi tukar-menukar barang melalui tindakan belanja dan membeli yang diperantarai oleh uang. Perbedaan itu dijelaskan dengan sangat baik oleh Karl Polanyi dalam bab 5 "Evolusi Sistem Pasar" dalam karya klasiknya *The Great Transformation* (1944-1957). Dalam kalimat yang lugas, untuk memahami bagaimana sistem ekonomi pasar kapitalis bekerja, ia membalikkan prinsip resiprositas dari ekonomi pasar sederhana. Dalam ekonomi pasar kapitalis, "bukanlah ekonomi yang melekat ke dalam hubungan-hubungan sosial, melainkan hubungan-hubungan sosial lah yang melekat ke dalam sistem ekonomi kapitalis itu" (Polanyi 1944-1957). Selanjutnya David Harvey (2012), dalam bukunya *Rebel Cities*, mengatakan bahwa kota telah menjadi sumber akumulasi modal.

Pasar kapitalis memiliki kekuatannya sendiri yang dipercayai bisa mengatur dirinya sendiri. Tapi, sebagaimana ditunjukkan oleh Polanyi, badan-badan negara lah yang sesungguhnya membuat pasar kapitalis demikian itu bisa bekerja. Pasar kapitalis membuat segala hal dikomodifikasi menjadi barang dagangan. Namun, khusus untuk tanah (atau lebih luas alam) pasar kapitalis tidak akan pernah berhasil mengkomodifikasi sepenuhnya. Karl Polanyi percaya bahwa tanah (atau lebih luasnya adalah alam) sesungguhnya bukanlah komoditi atau barang dagangan, dan tidak dapat sepenuhnya diperlakukan sebagai komoditi (barang dagangan).

Tanah melekat sepenuhnya dengan relasi-relasi sosial. Jadi mereka yang memperlakukan tanah (alam) sepenuhnya sebagai komoditi, sesungguhnya bertentangan dengan hakekat tanah (alam) itu sendiri. Tanah (alam) dapat dibayangkan sebagai komoditi. Polanyi mengistilahkannya: *fictitious commodity* (barang dagangan yang dibayangkan). Menurut Polanyi memperlakukan tanah (alam) sebagai barang dagangan dengan memisahkannya dari ikatan hubungan-hubungan sosial yang melekat padanya, niscaya akan menghasilkan guncangan-guncangan yang menghancurkan sendi-sendi keberlanjutan hidup masyarakat itu, dan kemudian akan ada gerakan tandingan untuk melindungi masyarakat dari kerusakan yang lebih parah.

Tanah (juga tenaga kerja) tidak lain dan tidak bukan merupakan syarat hidup dari masyarakat. Memasukkan tanah (dan juga tenaga kerja) dalam mekanisme pasar adalah merendahkan hakekat masyarakat, dan dengan demikian menyerahkan begitu saja pengaturan kehidupan masyarakat pada mekanisme pasar. Hal ini dengan sendirinya, akan menimbulkan gejolak perlawanan, demikian Polanyi menyebutkan. Menurut Polanyi bahwa kelembagaan pasar demikian "tidak dapat hidup lama tanpa melenyapkan hakekat alamiah dan kemanusiaan dari masyarakat; Ia akan secara fisik merusak manusia dan mengubah lingkungannya menjadi demikian tidak terkendalikan.

Tidak terelakkan lagi, masyarakat melakukan upaya perlindungan diri (Polanyi, 1944). Dalam bagian lain bukunya, ia menulis selama berabad dinamika masyarakat modern diatur oleh suatu gerakan ganda (*double movement*): pasar yang terus ekspansi meluaskan diri, tapi gerakan (pasar) ini bertemu dengan suatu gerakan tandingan (*counter movement*) menghadang ekspansi ini agar jalan ke arah yang berbeda. Apa yang diutamakan oleh gerakan tandingan ini adalah untuk melindungi masyarakat, yang pada akhirnya (gerakan tandingan itu) itu tidak cocok dengan prinsip pengaturan diri-sendiri dari pasar, dan dengan demikian tidak cocok pula dengan sistem pasar itu sendiri (Polanyi 1944). Perampasan tanah dan kekayaan alam yang dialami penduduk pedesaan Indonesia sejak dahulu, dan protes-protes agraris atas politik agraria yang melancarkan perampasan itu, perlu dipahami dengan kerangka ini (Fauzi 1999).

Protes-protes itu adalah perlawanan balik yang sesaat atau bisa juga berkepanjangan dari sekelompok rakyat untuk bertahan, melindungi diri dan bahkan melawan proses komodifikasi yang dilancarkan oleh pasar kapitalis itu.

Selanjutnya Elden (2007) memberi gambaran atas teori produksi ruang Levebfre, bahwa konstruksi, atau produksi ruang merupakan peleburan ranah konseptual dan disaat yang sama adalah kegiatan material. Elden membericontoh "biara", dimana ruangannya secara gestur berhasil mengikat jiwamanusia-ruang kontemplasi dan abstraksi teologis, disaat yang samaperwujudtannya secara fisik mampu mengekspresikan dirinya sendiri secarasimbolis sebagai bagian dari praktik keagamaan.

Pandangan lain dari Robet (2014) mengatakan bahwa ruang menurut pemahaman Lefebvre selalu didirikan oleh kondisi-kondisi material yang konkret. Kondisi-kondisi material tersebut dibentuk dan disimbolisasi kedalam konsep dan tatanan mengenai ruang. Namun pada saat yang sama, terlepas dari berbagai konseptualisasi dan saintifikasi mengenai ruang, ruangjuga senantiasa terdiri dari pengalaman hidup manusia yang aktif. Tesis Lefebvre tersebut saat ini terlihat sangat menggejala di banyak kota di dunia. Di negara dunia ketiga, seperti di Indonesia misalnya yang mengalami pertumbuhan ekonomi yang cukup tajam pada awal tahun 2000-an, terlihat kekuatan modal telah mencengkeram arah perkembangan kota dengan menciptakan ruang-ruang baru yang sarat dengan kepentingan modal.

2. Trialektika ruang

Edward Soja (1989) berusaha menggabungkan studi ruang dan geografi dengan studi waktu. Sumbangan teoretis Soja (1996, 2000), baginya pengertian atas ruang adalah gagasan mengenai *trialektika.* Soja menggunakan pembedaan dasar tersebut agar dapat menteorikan apa yang dia sebut ruang kota (*cityspace*) atau kota sebagai fenomena ruang-sosial-historis, tetapi dengan menyoroti ruang intrinsiknya dengan maksud untuk interpretif dan eksplanatoris (Soja, 2008). Definisi tersebut menyoroti premis-premis dasar yakni mengistimewakan ruang, dan bersikeras memasukkan analisis sejarah atau waktu secara lebih umum dan relasi-relasi

sosial.

Perspektif ruang pertama (*firstspace*) pada dasarnya adalah suatu orientasi materialis yang konsisten dengan pendekatan yang seringkali dipergunakan oleh para ahli geografi di dalam studi kota. Menurut Soja (2000), bahwa pendekatan ruang dibagi dalam tiga bagian, yaitu, *pertama*, ruang kota dapat dipelajari sebagai sekumpulan praktik sosial yang dimaterialisasi yang bekerja bersama untuk menghasilkan dan menghasilkan kembali bentuk-bentuk konkret dan spesifik pemolaan urbanisme sebagai suatu cara hidup. Lebih lanjut Soja (2000), bahwasanya ruang kota secara fisik dan empiris dipahami sebagai betuk dan proses, sebagai konfigurasi-konfigurasi dan praktik-praktik kehidupan urban yang dapat diukur dan dapat dipetakan. Pendekatan ruang pertama berfokus pada fenomena objektif dan menekankan benda-benda didalam ruang.

Kedua, pendekatan ruang meliputi representasi ruang dan ruang representasional Lefebvre yang cenderung lebih subjektif dan berfokus pada pemikiran-pemikiran tentang ruang. Di dalam perspektif ruang, maka ruang kota menjadi lebih merupakan medan mental atau ideasional yang dikonseptualisasi di dalam tamsil, pemikiran refleksif, dan representasi simbolik, suatu ruang yang dipahami dalam imajinasi atau khayalan pada level masyarakat urban (Soja, 2000).

Ketiga, berusaha menggolongkan kedua hal tersebut di dalam ruang yang dipandang sebagai cara lain memikirkan produksi sosial spasialitas manusia yang menggabungkan baik perspektif ruang pertama maupun ruang kedua sambil membuka ruang lingkup dan kompleksitas imajinasi geografis atau ruang. Di dalam alternatif ini, kekhususan spasial urbanisme diselidiki sebgai ruang yang dihuni secara penuh, suatu lokus pengalaman individual dan kolektif dan agensi yang sekaligus nyata dan dibayangkan, aktual dan virtual.

Selanjutnya argumentasi lain yang dikemukakan oleh Merrifield (2006), fenomena perubahan ruang terjadi akibat dari sifat/karakter ruang, yang dipandang sebagai objek hidup yang memiliki denyut nadi, bergerak mengalir, dan bertabrakan dengan ruang lainnya. Tidak dapat dipungkiri, gagasan yang dibangun Merrifield tidak lepas dari gagasan yang diajukan

oleh Lefebvre bahwa ruang sebagai metafora yang dinamis seperti halnya air yang dapat berubah menjadi arus (gelombang) besar dan bergerak bertubrukan dengan yang lain. Karakter ruang demikian menyebabkan ruang memiliki sifat yang kompleks dan dapat diubah setiap saat oleh yang mengonstruksinya. Selain dari pada itu, menurut Sujarto (2005), penataan kota perlu mempertimbangkan dampak lain dari gejala perkembangan kota, seperti pola pergerakan dan fungsi lingkungan yang saling menunjang.

D. Pembangunan pada Wilayah Peri Urban

1. Aktor utama jual beli lahan

Hal lain yang perlu disoroti terkait dengan harga lahan adalah aktor yang berperan dalam transaksi jual beli lahan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dalam hal ini Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berada pada Wilayah Peri Urban (WPU). Dimana penduduk merupakan agen yang menjadi penyebab terjadinya transformasi spasial di WPU, namun demikian penduduk pula yang akan mengalami dampak dari adanya tranformasi spasial ini khususnya mengenai harga lahan yang terjadi. Berdasarkan peranannya dalam hal jual beli lahan di WPU dikenal ada 3 aktor kunci, yaitu; (1) pemilik lahan awal sebelum ada pembangunan (*pradevelopment lands owners*); (2) pihak perantara (*intermediate actors*); dan (3) konsumen akhir (*final consumers*) (Bryant, 1982).

Menurut Found dan Mourley (1972 dan 1973), mengemukakan ada 10 kategorisasi pembeli dan penjual lahan, khsusnya lahan pertanian di Wilayah Peri Urba (WPU), secara lengkap akan diuraikan sebagai berikut;

> *Their ten categories are described in terms of property types as (1) the prestige rural estate; (2) the short term rural retreat; (3) social and/or ethnic group property (e.g a club); (4) rural residence; (5) retirement proprty of non farmer; (6) property of semi-retired farmer; (7) the rural recreational enterprise; (8) the commercial farm property; (9) the speculative land holding; and (10) publicly controlled areas* (*e.g. parks*).

Sementara itu kategorisasi yang dikemukakan oleh Bryant (1982),

jauh lebih sederhana dan memiliki derajad aplikasi yang jauh lebih besar baik di negara maju maupun di negara berkembang, sehingga apa yang diharapkan akan mendapatkan proposi yang lebih besar dan sesuai dengan harapan sebagaimana yang akan dijelaskan dalam 3 aktor kunci, yakni;

Pertama, pemilik lahan awal sebelum ada pembangunan (*Pradevelopment Land Owners {PLO}*) dimana kelompok ini memiliki peranan menentukan terhadap ketersediaan lahan belum terbangun baik yang memiliki potensi besar untuk pembangunan fisikal kekotaan maupun yang hanya atau bahkan tidak memiliki potensi untuk pembangunan fisikal. Kategorisasi PLO lebih ditekankan pada visi kepemilikan lahan pertaniannya, di mana mereka tidak tertarik untuk mengkonversikannya ke bentuk pemanfaatan lahan non pertanian. Namun demikian, PLO ini akan mengalami tekanan (*under pressure*) untuk menjual lahannya. Hal ini disebabkan semakin bertambahnya jumlah penduduk dan fungsi di Wilayah Peri Urban (WPU) yang membutuhkan lahan kosong untuk dijadikan lahan permukiman maupun tempat mendirikan bangunan usahanya dan sementara itu ketersediaan lahan kosong semakin menyusut.

Akibat ketimpangan antara penawaran dan permintaan yang semakin lebar mengakibatkan harga lahan semakin meningkat di WPU, namun bagi mereka yang membutuhkan akan selalu bersedia membayarnya dan makin ke arah lahan kekotaan terbangun makin tinggi *trade of increase* dari harga lahan ini. Kondisi ini yang mengakibatkan terjadinya penekanan lahan (*land pressure*), khususnya pada lahan-lahan belum terbangun (*undeveloped land*). Tekanan terhadap lahan yang mengakibatkan tekanan terhadap pemilik khususnya petani untuk menjual lahannya ini akan menjadi semakin kuat karena adanya faktor lain yang bersifat tidak menguntungkan bagi kegiatan pertanian itu sendiri.

Kedua, pihak perantara (*Intermediate Actors {IA}*) adalah mereka yang memiliki peranan sebagai penghubung antara pemilik lahan sebelum dikembangkan (PLO) dengan pengguna/konsumen akhir (*final consumers*). Pihak-pihak yang termasuk ke dalam golongan IA adalah pengembang (*developers*), spekulan lahan (*land speculators/land dealers*), institusi keuangan (*financial institutions*) dan institusi lain yang memiliki

peranan yang serupa (Martin, 1976). IA ini tidak bertujuan memanfaatkan lahan bagi dirinya sendiri baik untuk tempat tinggalnya maupun untuk kedudukan tempat usahanya. Dalam beberapa hal terdapat kesamaan peranan antara spekulan lahan dengan pengembang, namun dalam sisi lain mereka memiliki perbedaan. Keduanya termasuk kategori IA, namun dalam hal memperoleh keuntungan dari bisnis jual beli lahan pada kenyataan terdapat perbedaan. Spekulan lahan lahan mendapatkan keuntungan tidak semata dari peningkatan harga lahan yang ditentukan, namun juga dari investasi yang berwujud bangunan-bangunan perumahan atau bangunan non-perumahan. Spekulan lahan hanya bergantung pada kenaikan harga lahan sebagai akibat mekanisme pasar, sementara pengembang telah menentukan kenaikan harga secara sepihak dan artifisial yang *imbeded* di dalam harga bangunan yang direalisasikannya.

Para pengembang memilih lahan belum terbangun yang memiliki harga lahan yang sangat rendah disebabkan beberapa faktor, antara lain; aksesibilitas yang sangat rendah, kualitas lahan yang sangat rendah untuk pertanian sehingga harga lahan ditentukan atas dasar *agricultural based value.* Namun begitu lahan tersebut dikembangkan menjadi sebuah kompleks perumahan, maka lahan yang sudah menjadi kompleks perumahan yang sudah teratur, nyaman dengan aksesibilitas yang tinggi, maka pengembang akan menentukan harga lahannya berdasarkan *urban based value* yang dibebankan pada harga jualnya. Sementara peran lembaga keuangan berperan memberikan fasilitas kredit bagi mereka yang berminat meminjam uang untuk membeli lahan yang kemudian membangunnya.

Ketiga, konsumen akhir (*Final Consumers {FC}),* pengguna akhir/ konsumen akhir dapat terdiri dari berbagai aktor juga dimulai dari perorangan, kelompok maupun lembaga baik pemerintah maupun non-pemerintah. Berdasarkan fakta dilapangan pembagian ketiga kategori tersebut tidak selalu berpisah satu sama lain, karena ada beberapa diantaranya yang berfungsi ganda. Pada saat tertentu seseorang adalah pemilik lahan belum terbangun dan dia merupakan golongan bukan petani (PLO), namun dalam saat bersamaan dia juga berperan sebagai pihak yang menjadi perantara, karena menjabat sebagai pengembang (IA) dan sekaligus

juga menggunakan sebagian lahannya untuk kepentingan dirinya sendiri maupun keluarganya (FC).

2. Faktor pendorong dan penarik di Wilayah Peri Urban

Menurut Yunus (2008), Wilayah Peri Urban merupakan wilayah yang dinamis, bahkan dapat dikatakan pada bagian tertentu, khususnya yang berbatasan langsung dengan daerah kekotaan terbangun merupakan wilayah yang paling dinamis dibandingkan dengan bagian-bagian lain. Penyebab utamanya adalah tingginya kekuatan penarik (*magnetic forces/ full forces/attracting forces*) bagian ini baik bagi penduduk maupun fungsi-fungsi kekotaan. Secara umum dapat dikatakan bahwa semakin dengan lahan terbangun, makin kuat daya tarik bagian ini dan sebaliknya makin jauh makin lemah daya tariknya.

Lebih lanjut menurut Yunus (2008), pendatang-pendatang di Wilayah Peri Urban tidak hanya berasal dari bagian yang lebih jauh dari lahan kekotaan terbangun saja, namun banyak juga yang datang dari bagian dalam kota. Sebab-sebab tertentu tersebut merupakan kekuatan-kekuatan penentu penyebab terjadinya mobilitas tempat tinggal (*residential mobility*) dan mobilitas fungsi-fungsi (*functional mobility*). Pengertian fungsi dalam hal ini diartikan sebagai kegiatan sehingga *functional mobility* dapat dipadankan dengan *activity mobility.* Setiap analisis gerakan spasial horisontal (*spatial horizontal movement*) jelas tdak hanya menekankan ada daerah tujuan dari gerakan tersebut, namun juga harus memperhatikan daerah asal dari gerakan tersebut yang masing-masing memiliki kekuatan-kekuatan yang tertentu yang menyebabkan sesuatu gerakan serta menentukan kuat atau lemahnya gerakan yang terjadi. Dalam Wilayah Peri Urban dikenal ada 3 macam kekuatan spasial horisontal utama yang dapat dikategorikan sebagai; (1) kekuatan sentrifugal; (2) kekuatan sentripetal; dan (3) kekuatan lateral.

Dalam hal ini akan diuraikan secara singkat mengenai ke 3 kekuatan tersebut yang dimulai dari, pertama, kekuatan sentrifugal sangat ditentukan oleh dua macam kekuatan, yaitu apa yang disebut sebagai kekuatan penarik dan kekuatan pendorong (*push forces/propelling forces*). Dua macam kekuatan ini menjadi kekuatan paling menentukan terhadap

intensitas dan kekuatan gerakan yang terjadi. Makin kuat kekuatan pendorong dan penarik, maka makin tinggi pula gerakan dan makin tinggi intensitas gerakan yang timbul. Kekuatan penarik adalah kekuatan yang bersifat menarik penduduk atau fungsi menuju ke arah dimana kekuatan tersebut berada. Kekuatan penarik ini berada ditempat tujuan gerakan (*place of destination*), sedangkan kekuatan pendorong adalah kekuatan yang memiliki sifat mendorong penduduk dan atau fungsi meninggalkan tempat asal penduduk atau fungsi semula berada, dengan kata lain bahwa ekuatan pendorong adalah kekuatan yang berada di tempat asal gerakan (*place of origin*) (Yunus, 2008).

Kedua, kekuatan sentripetal (*sentripetal forces*) adalah kekuatan-kekuatan yang mengakibatkan gerakan penduduk dan atau fungsi-fungsi yang berasal dari bagian luar kota menuju ke bagian dalamnya. Dalam gerakan sentripetal juga dikenal ada dua macam kekuatan yang menentukannya, yaitu; (1) kekuatan pendorong; dan (2) kekuatan penarik. Kekuatan pendorong berasosiasi secara spasial dengan daerah tujuan gerakan. Oleh karena gerakan sentripetal berlawan dengan gerakan sentrifugal, maka sifat dari masing-masing kekuatan yang berperan pun juga berbeda pula. Apabila dalam gerakan sentrifugal dikenal sifat negatif bagian dalam kota yang menyebabkan penduduk dan atau fungsi meninggalkannya, maka dalam gerakan sentripetal bagian dalam kota bersifat positif dan sementara itu bagian luar kota memiliki sifat yang negatif.

Ketiga, kekuatan lateral (*lateral force*) secara empiris fakta membuktikan bahwa kekuatan-kekuatan yang beroperasi di Wilayah Peri Urban (WPU), baik kekuatan pendorong maupun penarik tidak selalu berwujud sebagai kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Ada satu bentuk kekuatan-kekuatan yang pada umumnya luput dari pengamatan para peneliti, yakni kekuatan lateral. Kekuatan ini bercirikan khusus tidak berasosiasi dengan ciri khas sifat kekotaan maupun kedesaan, namun lebih diwarnai oleh variasi keruangan yang ada pada masing-masing subzona. Hal ini dapat berlangsung karena dalam masing-masing subzona di dalam WPU juga menunjukkan adanya variasi lingkungan yang cukup besar. Kekuatan lateral adalah kekuatan yang mengakibatkan lateral penduduk dan atau

fungsi yang berlangsung di dalam satu subzona yang sama dan memiliki jarak ke lahan terbangun utama maupun ke pusat kota yang relatif sama. Hal ini pentng dipahami disebabkan dalam satu subzona juga terdapat kekuatan-kekuatan sentripetal maupun kekuatan sentrifugal dalam skala minor yang secara garis besar sifat-sifat dan jenis kekuatannya (Yunus, 2008).

Megapolitanisasi sebagai suatu proses menjadi bersifat kekotaan adalah sama dengan proses urbanisasi dan yang membedakan adalah skalanya. Proses urbanisasi lebih menekankan pada eksistensi kota-kota secara individual dengan skala spasial yang lebih kecil, sedangkan megapolitanisasi menekankan pada integrasi kota-kota dalam skala yang jauh lebih luas, khususnya dalam segi spasialnya. Dampak yang paling nyata yang terlihat dari proses megapolitanisasi adalah terjadinya konflik kepentingan yang sangat luas. Dalam bagian ini akan diuraikan pembahasan secara teoritis mengenai konflik tersebut yang dipilah menjadi beberapa uraian wacana yang perlu mendapat pencermatan, yaitu; (1) konflik antar ruang (*temporal conflicts*), (2) konflik anttaruang (*spatial conflicts*), (3) konflik antar-wilayah (*regional conflicts*), (4) konflik antarpersonal (*personal conflicts*), (5) konflik antarinstitusi (*institutional conflicts*), (6) konflik antara person dengan institusi (*personal versus institutional conflicts*), (7) konflik antar perorangan dengan kelompok masyarakat (*personal versus societal conflicts*), (8) konflik antargolongan masyarakat (*societal conflict*), (9) konflik ekonomi (*economic conflicts*), (10) konflik politik (*political conflicts*), (11) konflik budaya (*cultural conflicts*), dan (12) konflik agama (*religious conflicts*) (Yunus, 2010).

E. Perubahan Sosial Dalam Konsekuensi Formasi Sosial

Perubahan sosial dapat dikatakan sebagai suatu perubahan dari gejala-gejala sosial yang ada pada masyarakat, dari yang bersifat individual sampai yang lebih kompleks. Perubahan sosial dapat dilihat dari segi terganggunya kesinambungan di antara kesatuan sosial walaupun keadaannya relatif kecil. Perubahan ini meliputi struktur, fungsi, nilai, norma, pranata, dan semua aspek yang dihasilkan dari interaksi antar manusia,

organisasi atau komunitas, termasuk perubahan dalam hal budaya. Perubahan sosial dapat dibagi menjadi; (1) perubahan dalam arti kemajuan (*progress*) atau menguntungkan, dan perubahan dalam arti kemunduran (*regress*) yaitu yang membawa pengaruh kurang menguntungkan bagi masyarakat. Jika perubahan sosial dapat bergerak ke arah suatu kemajuan, masyarakat akan berkembang. Sebaliknya, perubahan sosial juga dapat menyebabkan kehidupan masyarakat mengalami kemunduran (Soekanto, 1990).

Di samping beberapa ide perubahan sosial mengehendaki perubahan radikal dengan menuntut tatanan masyarakat yang sepenuhnya baru, sejumlah ide lain berusaha mempertahankan tatanan sosial yang ada saat ini sambil mengusulkan beberapa penyesuaian karena berpandangan bahwa tatanan masyarakat yang ada saat ini sebagai yang terbaik diantara semua sistem (Fink, 2003).

Pengetahuan konseptual dan teoritis memiliki relavansi didalam kehidupan praktis, sebagaimana yang dikatakan oleh Sztompka (2004) bahwa pengetahuan masyarakat manusia memiliki akibat praktis langsung dan segera. Apa yang dipikirkan orang tentang perubahan sosial sangat besar perannya dalam mendorong orang untuk bertindak oleh karena itu sangat besar pengaruhnya terhadap jalannya perubahan sosial beserta prospeknya.

Selanjutnya pendapat dari Karl Marx (1818-1883), percaya bahwa manusia menciptakan sendiri diri dan dunianya melalui aktivitas didalam dunia. Jadi, transformasi ini berlangsung di dunia praktik, sebagai aktivitas-aktivitas praktis, bukan hanya diangan-angan (Wolff, 2004). Selanjutnya Marx menuliskan keyakinannya bahwa kelas pekerja adalah kekuatan sosial yang mampu mengefektifkan perubahan revolusioner dalam masyarakat (Marx & Engels, 2005: Stepanova, 2004).

Menurut Krishnamurti (1958), perubahan sosial harus dimulai dari perubahan batin individu oleh karena individulah yang menciptakan masyarakat. tanpa perubahan batin individu perubahan dunia luar, perubahan sistem, hanya bersifat permukaan, yang berubah hanya kulit sedangkan isinya tetap sama. Revolusi sosial pun tanpa disertai transformasi

psikologis tidak banyak artinya. Manusia tetap bersifat keras dan penuh konflik dengan sesamanya.

Lebih lanjut Krishnamurti (1958), reformasi sosial juga bukan jalan keluar yang tuntas karena suatu reformasi akan membutuhkan reformasi lebih lanjut, oleh karena hal itu merupakan modifikasi dan bukan perubahan sosial yan mendasar. Jadi hanya revolusi batin itulah yang dapat menimbulkan perubahan sosial dan mewujudkan masyarakat baru yang disebut sebagai revolusi batin (*inward revolution*).

Faktanya, mayoritas penduduk Indonesia adalah petani yang menggantungkan hidupnya pada sepetak dua petak tanah. Di daerah perkotaan, bahkan bukan kelas buruh yang mayoritas, melainkan kaum miskin perkotaan (KMK). Fenomena tersebut didukung dengan masih adanya kelompok masyarakat yang hidup secara komunal yang belum sepenuhnya terintegrasi dengan mekanisme pasar dan pembagian kerja yang formal.

Secara empiris argumen ini kelihatan meyakinkan. Tetapi Marxisme bukanlah empirisisme, sehingga itu perlu ada pendasaran teoritis dari argumentasi ini. Dan justru itu yang belum ada, sehing berakibat perdebatan yang muncul bukan sebuah perdebatan teoritis melainkan lebih bersifat politik. Sesungguhnya argumen seperti itu telah dikemukakan jauh sebelumnya oleh Poulantzas. Setelah menjelaskan tentang kelas-kelas sosial dan perjuangan kelas, dimana kelas-kelas sosial ini hanya eksis dalam perjuangan kelas, maka Poulantzas kemudian mengajukan distingsi antara corak produksi (*mode of production*) dan formasi sosial (*social formation*).

Menurut Poulantzas (1975), corak produksi adalah obyek yang formal dan abstrak, walaupun dalam konsepnya di dalam corak produksi ini sudah terkandung hubungan produksi, hubungan politik, dan hubungan ideologi. Seperti kalangan Marxis lainnya yang dimaksud Poulantzas dengan corak produksi itu adalah corak produksi perbudakan, feodal, dan kapitalisme. Dalam hubungannya dengan kelas-kelas sosial, maka dalam setiap corak produksi senantiasa eksis dua kelas yang saling berkontradiksi, yakni kelas yang mengeksploitasi, yang dominan secara politik dan ideologi, serta kelas yang dieksploitasi baik secara politik dan juga

ideologi. Pada corak produksi perbudakan dua kelas dominan itu adalah pemilik budak dan budak; tuan tanah dan petani hamba pada corak produksi feodal, serta proletariat dan borjuasi dalam corak produksi kapitalisme.

Tetapi, seperti penjelasannya soal kelas-kelas dan perjuangan kelas, menurut Poulantzas (1975) bahwa corak produksi ini hanya eksis dan bisa mereproduksi dirinya dalam formasi sosial yang terikat pada situasi sejarah tertentu, misalnya formasi sosial Jerman, Inggris, Indonesia, dan momen-momen sejarah tertentu. Karena bersifat historis, maka formasi sosial ini selalu unik, karena ia merupakan obyek riil yang tunggal dan konkret.

Selanjutnya menurut Poulantzas (1975), formasi sosial ini terdiri atas berbagai corak dan juga bentuk-bentuk produksi, dalam artikulasinya yang khusus. Ia memberi contoh, masyarakat kapitalis Eropa pada awal abad ke-20 terdiri atas (a) elemen-elemen dari corak produksi feodal, (b) bentuk sederhana dari produksi komoditi dan manufaktur (bentuk transisi dari feodalisme ke kapitalisme) dan (c) corak produksi kapitalisme dalam bentuk yang kompetitif maupun monopolistik. Artinya, masyarakat Eropa saat itu adalah masyarakat kapitalis, karena corak produksi yang dominan adalah corak produksi kapitalis. Karena corak produksi kapitalis ini eksis dalam formasi sosial tertentu (Eropa pada awal abad ke-20), yang terdiri dari beragam corak dan bentuk-bentuk produksi, maka tampak bahwa ada lebih dari dua kelas yang eksis dan karenanya kita tidak bisa mengatakan bahwa hanya ada dua kelas yang dominan, walaupun kelas fundamentalnya adalah proletariat dan borjuasi.

Namun demikian, Poulantzas (dalam Martin, 2008) menegaskan bahwa formasi sosial ini bukanlah konkretisasi sederhana atau perluasan dari corak dan bentuk-bentuk produksi yang eksis dalam wujudnya yang murni. Tidak juga formasi sosial merupakan hasil dari corak produksi yang ditumpuk bersama dalam ruang. Justru menurut Poulantzas (1975), formasi sosial dimana perjuangan kelas berlangsung adalah tempat yang aktual bagi eksistensi dan reproduksi bentuk-bentuk dan corak produksi. Kalau kita hubungkan dengan perjuangan kelas, maka perjuangan kelas

dalam formasi sosial inilah yang merupakan motor penggerak sejarah. Dengan kata lain, bagi Poulantzas, bukan kelas-kelas yang melekat dalam corak produksi itu sendiri yang menjadi motor penggerak sejarah, melainkan perjuangan kelas-kelas yang eksis dalam formasi sosial tertentu.

Poulantzas sadar bahwa teorisasinya ini sangat kontroversial dari sudut pandang Marxis ortodoks, karena itu ia kembali pulang pada teorinya bahwa domain politik dan ideologilah yang mereproduksi proses produksi dan eksploitasi. Dengan pisau analisis ini, ia kemudian mengatakan bahwa sebaiknya kita menempatkan kelas-kelas itu dalam kategori ideologi dan politik, yakni kelas yang mengeksplotasi dan kelas yang dieksploitasi. Kelas yang mengeksploitasi ini terdiri atas borjuasi dan fraksi-fraksi di dalamnya, dimana dalam rangka mengekalkan kekuasaannya mereka kemudian membentuk disebut blok kekuasaan (*power of block*). Sementara kelas yang diekspolitasi, yakni proletariat dan kelas lainnya, dalam rangka melawan kelas yang mengeksploitasi, mau tidak mau mesti membentuk *people alliance/aliansi rakyat*. Inilah konsekuensi *kedua* dari teori formasi sosial ini.

F. Konsekuensi Perubahan Sosial

Analisis perubahan sosial dapat dilakukan dengan beberapa perluasan, yaitu pada teori evolusi dengan mempertimbangkan perubahan sebagai adaptasi dari suatu sistem sosial terhadap lingkungannya oleh proses diferensiasi internal serta bertambah kompleksnya struktural (Garna, 1992). Terjadinya, perubahan bentuk masyarakat dari yang sederhana ke yang lebih kompleks, dari yang seragam ke beraneka ragam. Masyarakat berkembang dari kondisi *gemeinschaft* ke *gesselschaff.* Dilihat dari perubahan sosial, *gemeinschaft* meliputi interaksi sosial yang rapat, ikatan kekeluargaan dan persahabatan yang rapat, sedangkan *gesselschaff* ikatan sosial bersifat sukarela, kontraktual dan berdasarkan pada kepentingan diri sendiri, Tonnies (dalam Garna, 1996). Pada sisi yang lain masyarakat berkembang dari tradisi kecil (masyarakat dengan kebudayaan sederhana) ke bentuk tradisi besar (masarakat kebudayaan agung) Redfield (dalam Karim, 2003). Masyarakat juga bergerak dari bentuk solidaritas

mekanik ke bentuk masyarakat yang bertipe solidaritas organik Durkheim (1966). Kalau Weber (2007) lebih melihat kepada cara bertindak manusia, dimana masyarakat berkembang dari tindakan yang tradisional menjadi masyarakat yang bertindak rasional. Proses perubahan sosial pada akhirnya akan berkembang beberapa unit-unit sosial (diferensiasi) dalam masyarakat menjadi lebih kompleks Smelser (dalam Weiner, 1994). Perkembangan masyarakat, juga sangat dipengaruhi oleh perubahan tingkah laku yang terjadi dalam lingkungan aktor dengan tingkah laku aktor yang terjadi dengan adanya sebab, sehingga mengondisikan akibat-akibat yang mengikutinya kemudian, Skinner (dalam Ritzer, 2004).

Secara psikologis konsekuensi perubahan sosial pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dapat dijelaskan berdasarkan pendekatan psikologi sosial antara lain; teori beban lingkungan, teori hambatan perilaku, teori level adaptasi, stres lingkungan dan teori ekologi. Teori beban lingkungan menganggap bahwa manusia mempunyai kappasitas yang terbatas dalam pemrosesan informasi. Menurut Cohen (dalam Veitch dan Arkkelin, 1995), menjelaskan ada 4 asumsi dasar teori ini, yaitu: (1) manusia memiliki kapasitas terbatas dalam pemrosesan informasi, (2) ketika stimulus lingkungan melebihi kapasitas pemrosesan informasi, proses perhatian tidak akan dilakukan secara optimal, (3) ketika stimulus sedang berlangsung, dibutuhkan respon adaptif. Artinya, signifikansi stimulus akan dievaluasi melalui proses pemantauan dan keputusan dibuat atas dasar respon pengatasan masalah. Jika stimulus dapat diprediksikan dan dapat dikontrol, stimulus tersebut semakin memiliki makna untuk diproses lebih lanjut. Tetapi jika stimulus yang masuk merupakan stimulus yang tidak dapat diprediksikan atau tidak dapat dikontrol, perhatian kecil atau mungkin pengabadian perhatian akan dilakukan. Akibatnya pemrosesan informasi tidak akan berlangsung, (4) jumlah perhatian yang diberikan seseorang tidak konstan sepanjang waktu, tetapi sesuai kebutuhan.

Teori hambatan perilaku, berangkat dari premis dasar bahwa stimulasi yang berlebih atau tidak diinginkan, mendorong terjadinya *arausal* atau hambatan dalam kapasitas pemrosesan informasi. Akibatnya, orang

merasa kehilangan kontrol terhadap situasi yang sedang berlangsung (Fisher dkk, 1984). Ada beberapa tipe kontrol terhadap lingkungan yaitu: kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol lingkungan, Averiil (dalam Fisher, 1984). Dinamika psikologi dari privasi pada dasarnya merupakan konsep yang terdiri atas 3 dimensi. Pertama, privasi merupakan pengontrolan *boundary,* artinya, pelanggaran terhadap *boundary* merupakan pelanggaran terhadap rivasi seseorang. Kedua, privasi dilakukan dalam upaya memperoleh optimalisasi. Ketiga, privasi merupakan proses multi mekanisme. Artinya, ada banyak cara yang dilakukan orang untuk memperoleh privasi, baik melalui ruang personal teritorial, komunikasi verbal, dan komunikasi non verbal. Ruang personal adalah ruang disekeliling individu yang senantiasa dibawah kemana saja ia pergi dan orang merasa terganggu bilamana ruang tersebut diintervensi (Gifford, 1987). Teori ini merupakan suatu pembentukan wilayah geografis untuk mencapai privasi yang optimal. Dalam kaitannya dengan usaha untuk memperoleh privasi adalah menyusun kembali setting fisik atau pindah ke lokasi lain (Helmi, 1994).

Teori level adaptasi pada dasarnya sama dengan teori beban lingkungan. Stimulasi level yang rendah maupun level yang tinggi memiliki akibat negatif bagi perilaku. Level stimulasi yang optimal adalah yang mampu mencapai perilaku yang optimal pula (Veitch dan Arkkelin, 1995). Dengan demikian dalam teori ini dikenal perbedaan individu dalam level adaptasi. Adaptasi dilakukan ketika terjadi suatu disonasi dalam suatu sistem. Artinya ketidakseimbangan antara interaksi manusia dengan lingkungan, tuntutan lingkungan yang berlebih atau kebutuhan yang sesuai dengan situasi lingkungan. dalam hal ini, adaptasi merupakan suatu proses modifikasi kehadiran stimulus secara berkelanjutan. Semakin sering stimulus hadir maka akan terjadi pembiasaan secara psikis yang disebut adaptasi. Dalam kaitannya dengan adaptasi, proses pembiasan ini bukan bersifat mekanistis melainkan bersifat antisipatif (Heimstra dan Mc Farling, 1982). Wohwill (dalam Fisher, 1984), menjelaskan ada 3 tipe dimensi hubungan perilaku lingkungan, yaitu; (1) intensitas, terlalu banyak manusia atau sedikit manusia disekeliling kita, akan membuat

gangguan psikologis. Terlalu banyak manusia akan membuat perasaan menjadi sesak (*crowding*) dan terlalu sedikit manusia menyebabkan individu merasa terasing (*socialisation*); (2) keanekaragaman, benda atau manusia berakibat pada pemrosesan informasi. Terlalu beraneka membuat perasaan *overload* dan keanekaragaman membuat perasaan monoton; (3) keterpolaan, berkaitan dengan kemampuan memprediksi. Jika suatu setting dengan pola yang tidak jelas dan rumit menyebabkan beban dalam pemrosesan informasi, sehingga stimulus sulit diprediksi, sedangkan pola-pola yang sangat jelas menyebabkan stimulus mudah diprediksi.

Teori psikologi lingkungan yang menitikberatkan pada perilaku manusia yang merupakan bagian dari kompleksitas ekosistem (Hawley dalam Himman dan Faturrochman, 1994). Asumsi yang dipergunakan, yaitu: (1) perilaku manusia terkait dengan konteks lingkungan. (2) interaksi timbal balik yang menguntungkan antara manusia-lingkungan. (3) interaksi-manusia lingkungan bersifat dinamis. (4) interaksi-manusia lingkungan terjadi dalam berbagai level dan tergantung pada fungsi. Salah satu teori yang didasarkan atas pandangan ekologis adalah *behavior-setting* (settingan perilaku) yang dipelopori oleh Robert Barker dan Alam Wicker. Premis utama teori adalah *organism environment fit model* yaitu kesesuaian antara rancangan lingkungan dengan perilaku yang diakomodasikan dalam lingkungan. Dengan demikian, dimungkinkan adanya pola-pola perilaku yang telah tersusun atau disebut sebagai program yang dikaitkan dengan setting tempat. Hubungan antara manusia-lingkungan lebih dijelaskan dari sisi sifat atau karakteristik sosial seperti: kebiasaan, aturan, aktivitas tipikal, dan karakteristik fisik. Dengan mengetahi setting tempat maka dapat diprediksian perilaku/aktivitas yang terjadi (Gifford, 1987; Veith dan Arkelin, 1995).

Secara artikulasi, lebih spesifik diarahkan pada proses penyatuan antara budaya lokal dan budaya global dalam posisi yang hirarkis. Globalisasi budaya tidak selalu mengarah ke homogenisasi nilai-nilai budaya dan itensitas masyarakat lokal (Morley, 2006), karena ada tarikan budaya atau *pull of culture* dan peminzaman budaya ditandai dengan individu yang aktif, kreatif, dan fleksibel dalam mengonstruksi identitasnya lewat

proses *projection* (pemilahan) dan *interjection* (pemilihan) terhadap bahan-bahan budaya, sesuai dengan kebutuhan dan kerangka berpikir budayanya yang berbeda-beda. Proses *interplay of mediation* antara budaya akan dialami secara langsung. Dlam media interplay muncul artikulasi nilai dan norma (Claude Meillassoux dan Pierre Phillipe Rey, 1972), dengan menjelaskan bahwa keberadaan moda produksi atau sistem ekonomi yang mengada di suatu negara secara bersamaan, tetapi dalam posisi yang hirarkis. Ada dominasi antara moda produksi yang satu terhadap moda produksi yang lain (Blomstrom, 1984). Unsur budaya lokal dan budaya glbal mengada bersamaan, sehingga mengondisikan budaya global lebih banyak dijadikan rujukan dibanding budaya lokal. Kondisi ini membawa konsekuensi pada identitas etnis masyarakat lokal yang mengondisikan munculnya identitas baru (fitur-fitur baru), dalam hal ini Hanner dan Tomllnson menyebut masyarakat sebagai kosmopolitan dunia.

G. Konstruksi Teori Penelitian

Marx menguraikan konsep *eksploitation* ekonomi buruh oleh kapitalis berdasarkan gagasan surplus. Relasi eksploitasi ekonomi ini menjadi basis untuk suprastruktur masyarakat, yakni tatanan ideologi dan politik. Marx memperkirakan eksploitasi ekonomi akan menyebabkan kaum buruh akan melakukan revolusi politik, menggulingkan masyarakat kapitalis dan membuka jalan baru menuju masyarakat sosialis. Talcott Parson, tentang stratifikasi sosial menganggap bahwa evolusi sosial secara umum terjadi karena sifat kecenderungan masyarakat untuk berkembang yang disebut sebagai "kapasitas adaptif". Kapasitas adaptif adalah kemampuan masyarakat untuk merespon lingkungan dan mengatasi masalah yang selalu dihadapi oleh manusia sebgai mahluk sosial. Gerhard Lenski, memiliki pandangan lain, dengan menciptakan teori surplus yang berorientasi materialistik dan berdasarkan teori konflik. Kemudian Weber mengusulkan perbedaan, setidaknya secara analitis, antara dua tatanan kelas ekonomi: kelas properti pemilik-pemberi sewa adalah kelas *previlese* positif dan pengutang (*debitor*)-orang *declase* tanpa properti adalah kelas *previlese* negatif. Dalam kelas komersial enjadi kelas *previlese* positif

sedangkan pekerja/buruh termasuk kelas *previlese* negatif. Weber memiliki asumsi bahwa sistem ekonomi kapitalis membentuk latar belakang yang menguntungkan bagi eksistensi "kelas komersial Weber mendefinisikan situasi kelas individual ini sebagai situasi yang dipengaruhi oleh peluang untuk komodtas dan keahlian profesional.

Pemikiran para ahli diatas, berangkat dari sudut pandang yang sama di dalam memandang proses perubahan masyarakat. Dengan demikian pemikiran tersebut dijadikan dasar dan pijakan untuk memahami kapitalisasi ruang dan marginalisasi pada masyarakat lokal di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin oleh para kapitalis. Pemikiran para ahli ini selanjutnya mengondisikan suatu realitas sosial, dengan asumsi bahwa penguasaan moda produksi yang berlangsung di dalam ruang akan mengondisikan proses perubahan kelas-kelas sosial dengan menciptakan kelas-kelas sosial dalam formasi sosial baru.

Berangkat dari pemikiran tersebut, jika dikaitkan dengan konsep pembangunan kota, dengan mengamati secara sepintas terhadap bentuk-bentuk kota-kota utama di Indonesia khususnya di Kota Makassar, menunjukkan bahwa secara historiografik dengan memasukkan elemen ruang kaitannya dengan proses perubahan atau transformasi masyarakat. Kota tidak seperti kebanyakan desa yang memiliki ruang secara khusus yang dibatasi oleh penggunaan ruang di dalamnya yang scara sengaja diatur. Satu elemen yang muncul dari berbagai batasan mengenai kota, di dalam ruang yang tertutup inilah, tercampur dan terselip aspek kekuasaan. Sebuah kota dan aspek pasar dimana berbagai komoditas dipertukarkan. Kenyataan bahwa kota, lebih dari desa, adalah sebuah ruang yang dibatasi dan diregulasi adalah suatu aspek yang harus dipertimbangkan didalam memahami perubahan masyarakat kota. Ruang kota bukan hanya lokasi bagi terjadinya perubahan sosial, melainkan dikaji bagaimana ruang kota diproduksi dan direproduksi dari masa ke masa. Kota muncul karena ruang sering dianggap sebagai entitas yang objektif yang begitu saja secara alamiah dan siap untuk ditempati apa saja. Lefebvre membedakan pemahaman ruang objektif dengan menggunakan istilah alam kedua dimana kondisi objektif ruang telah ditransformasikan dan dimaknakan secara

sosial dan historis. Lefebvre menekankan bahwa seluruh muka bumi ini sudah dipenuhi dengan ruang yang memiliki makna, dimana maknanya dibentuk dari proses sosial yang memiliki perubahan dari masa ke masa. Lefebvre lebih menganggap bahwa proses produksi ruang kota memiliki dinamikanya sendiri yang tidak hanya terpisah dari proses pembentukan kelompok sosial dan relasi sosial tetapi juga memengaruhi proses tersebut.

David Harvey dan Manuel Castell, mencoba lebih menekankan pada adanya dialektika antara proses spasial dengan proses sosial, antara ruang dan masyarakat. Ruang, sperti juga masyarakat memiliki sejarah dan sejarahnya dibentuk dalam dialektika dengan masyarakatnya. Secara lebih luas, pemahaman yang menekankan akan adanya dialektika proses produksi ruang dengan proses produksi sosial ini disebut oleh Mark Gottdiner sebagai *the social production of urban space* yang memiliki 4 karakteristik, yaitu: pertama, relasi spasial maupun temporal (historis) merupakan aspek yang instristik dalam masyarakat.

Hubungan antara satu ruang dengan ruang yang lainnya dari masa ke masa merupakan bagian integral dari masyarakat. Kedua, fenomena geografis dan demografi merupakan cerminan dari proses tarik menarik dari relasi sosial. Terbentuknya dari permukiman padat ataupun pusat pertokoan tidak terlepas dari adanya perubahan relasi sosial, intervensi modal, dan kekuasaan negara didalam dan diluar kota. Ketiga, meski kita dianggap bahwa ada hubungan antara bentuk dan status bagian/ruang kota dengan moda-moda produksi dalam sistem ekonomi yang kapitalistik yang mewarnai kota, namun hubungan tersebut tidak otomatis dan statis. Keempat, proses produksi ruang kota tidak hanya merupakan proses perubahan struktur ruang kota tetapi juga melibatkan peranan aktor-aktor yang memiliki pilihan untuk mengikuti struktur yang berubah tersebut bahkan ikut merubah struktur. Di dalam konteks inilah kontestasi dan negosiasi dalam merebut ruang kota dilakukan.

Tingginya tuntutan fungsi-fungsi aktivitas tersebut, akibat terjadinya proses sentrifugal dan sentripetal. Kekuatan sentripetal inilah yang pada akhirnya kota mengalami, ekspansi atau perluasan wilayah ke kawasan pinggiran kota. Perluasan wilayah kota juga didukung dengan

peningkatan arus urbanisasi yang signfikan dan mengondisikan kawasan pinggiran mengalami suburbanisasi dan transformasi aktivitas ekonomi. Transformasi spasial yang mengondisikan perubahan sosial pada kawasan pinggiran kota. Proses suburbanisasi pada kawasan pinggiran mengindikasikan transformasi secara fisik spasal, sosial, dan kultural yang dipicu oleh transformasi ekonomi, yang bermuara pada kota modern. Kondisi inilah yang mendorong terjadinya proses perubahan sosial, struktur sosial dan pola kultural pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang penguasaan moda produksinya berada pada kapitalisme (pemilik modal/investor).

Teori artikulasi bertitik tolak dari formasi sosial yang dikembangkan oleh Claude Mellassoux dan Phillipe Rey yang didasari oleh ketidakpuasan terhadap teori ketergantungan (*dependence theory*). Daam Marxisme dikenal konsep cara produksi (*mode of production*). Namun kenyataan sesungguhnya dalam masyarakat tidak hitam putih. Adanya cara peralihan dari cara produksi feodal ke kapitalis bukan terjadi dalam hari, melainkan memakan waktu dan waktu epralihan inilah terjadi percampuran dari dua atau lebih cara produksi, gejala ini disebut sebagai formasi sosial.

Jika teori ketergantungan melihat bahwa kapitalisme yang menggejala di negara-negara pinggiran khususnya negara berkembang berlainan dengan kapitalisme yang menggejala di negara pusat atau negara eropa, maka teori artikulasi berpendapat bahwa kapitalisme di negara pinggiran tidak dapat berkembang karena artikulasinya atau kombinasi unsur-unsurnya tidak efisien. Dengan kata lain, kegagalan kapitalisme di negara-negara pinggiran bukan karna yang berkembang di sana adalah kapitalisme yang berbeda, melainkan disebabkan koeksistensi cara kapitalisme dengan cara produksi lainnya (kemungkinan) saling menghambat.

H. Kajian Penelitian Terdahulu

Beberapa hasil kajian oleh para peneliti sebelumnya tentang kapitalisasi ruang dan marginalisasi untuk kasus perkotaan sebelmnya telah banyak dilakukan. Secara mendasar para peneliti tersebut, memiliki pe-

nekanan yang berbeda dalam memandang perubahan pada kawasan wilayah peri urban (pinggiran kota), sebagai akibat intensitas pembangunan kota serta implikasinya terhadap tata guna lahan. Penelitian yang dilakukan oleh Hadriana Marhaeni Munthe **(**2007) tentang modernisasi dan perubahan sosial masyarakat dalam pembangunan pertanian: suatu tinjauan sosiologis. Poin penting utama dari hasil penelitian adalah bentuk antisipasi terhadap dampak aplikasi strategi pembangunan yang direncanakan dari bawah, perlu dibentuk suatu badan perwakilan desa sesuai dengan pasal 104 UU No. 22/1999 tentang Pemerintahan Daerah yang anggotanya terdiri dari berbagai komponen masyarakat, termasuk masyarakat adat, kelompok kepentingan, dan aparat pemerintah. Badan Perwakilan Desa ini berfungsi penggerak integrasi dari berbagai komponen masyarakat, mengayomi masyarakat adat, membuat peraturan desa, menampung, dan menyalurkan berbagai aspirasi masyarakat, melakukan pengawasan, ikut serta dalam pelaksanaan pembangunan, penyelenggaraan pemerintah desa, serta mengajukan pertimbangan-pertimbangan lain kepada pemerintah daerah kepada tingkat yang lebih tinggi.

Pada tahun (2007), Sirojuzilam meneliti tentang perencanaan tata ruang dan perencanaan wilayah (*spatial planning and regional planning*). Poin penting dari hasil penelitian adalah tantangan dalam pembangunan daerah adalah untuk mengelola dan membimbing daerah baik. Sebuah perencanaan daerah yang baik harus siap untuk meminimalkan masalah wilayah. Pendekatan sistemik dan komprehensif adalah metode yang baik bagi pemerintah daerah. Perencanaan tata ruang dari perencanaan daerah saat ini masalah yang sangat menarik.

Penelitian lain tentang penataan ruang yang dilakukan oleh MC.Gee (2008), tentang *managing the rural–urban transformation in East Asia in the 21st century*. Ia berangkat dari pemikiran adanya eksplorasi fitur-fitur khusus dari transformasi desa-kota di Asia Timur dalam 30 tahun terakhir dalam konteks yang lebih luas dari strategi pengembangan pemerintah Asia. Meskipun komitmen terus menerus untuk retorika perhatian dengan pembangunan pedesaan, ketahanan pangan dan pengentasan kemiskinan di pedesaan, kebijakan ini telah menekankan pentingnya peran urbanisasi

sebagai proses utama dalam *fluencing* pertumbuhan ekonomi. Hal ini didukung oleh argumen ekonomi bahwa skala ekonomi, penciptaan pasar perkotaan massa dan produktivitas yang lebih tinggi yang terjadi di tempat-tempat perkotaan membuat mereka penting untuk pengembangan. Makalah ini berpendapat bahwa pendekatan ini menciptakan dikotomi palsu antara daerah pedesaan dan perkotaan, sedangkan pembangunan harus bertujuan untuk meningkatkan hubungan antara daerah pedesaan dan perkotaan bertujuan untuk menghasilkan transformasi sosial daripada transisi pedesaan dan perkotaan yang terpisah. Makalah ini kemudian mengeksplorasi bukti empiris transisi desa-kota di Asia Timur dengan studi kasus yang lebih rinci dari China, yang dianggap menjadi contoh penting karena jumlah penduduknya, kondisi khusus sosialisme pasar dan kapasitas kelembagaan untuk mengelola transformasi desa-kota. Bagian final memfokuskan pada pentingnya mengembangkan sensitivitas spasial untuk pengelolaan transformasi desa-kota di 21 abad. divisi lama antara sektor pedesaan dan perkotaan harus diganti dengan perencanaan yang mengintegrasikan kegiatan perkotaan dan pedesaan sehingga mereka mengadopsi manajemen berkelanjutan strategi yang memanfaatkan konsep ekosistem di mana kegiatan pedesaan dan perkotaan terkait, sehingga menciptakan berkelanjutan perkotaan daerah, kota dan masyarakat.

Penelitan lain yang berkaitan dengan kapitalisasi ruang oleh Batara Surya (2010), tentang Perubahan Sosial Pada Komunitas Lokal Kawasan Metro Tanjung Bunga Kota Makassar. Poin penting dari penelitiannya adalah perubahan fisik spasial yang berlangsung sangat cepat mendorong akselerasi pembangunan dan modernisasi pada Kawasan Metro Tanjung Bunga. Perubahan fisik spasial bekerja sebagai determinan perubahan formasi sosial yang di awali dengan berkembangnya fungsi-fungsi sosial baru yang mengondisikan masuknya penduduk pendatang secara *infiltratif* dan *ekspansif.* Perubahan formasi sosial tunggal ke formasi sosial kapitalisme menunjukkan bahwa koeksistensi dua tipe formasi sosial dalam penguasaan reproduksi ruang tidak selalu kait-mengkait (*interrelation*) dan harmoni akan tetapi berdampak pada peminggiran komunitas lokal. Diferensiasi pekerjaan mendorong proses interaksi sosial antara komunitas

lokal dan penduduk pendatang dalam formasi sosial baru dan dalam kerangka membangun hubungan relasi sosial yang sifatnya integratif ke arah pemenuhan kebutuhan dasar dan upaya untuk mempertahankan eksistensinya, sehingga mengondisikan perubahan sosial pada komunitas lokal, sehingga koeksistensi perubahan sosial pada komunitas lokal adalah perubahan sistem statifikasi dari stratifikasi sederhana kemudian berkembang ke arah penajaman stratifikasi secara kultural dari agraris tradisional menuju industrial perkotaan.

I Wayan Suweda (2011), tentang Penataan Ruang Perkotaan yang Berkelanjutan, Berdaya Saing dan Berotonomi. Hasil penelitian yang diketemukan adalah pembangunan perkotaan harus mengedepankan rasa keadilan dan keberlanjutan ekonomi lokal dengan meningkatkan keberadaan sektor informal sebagai jaring sosial, serta pelestarian kawasan lama untuk menyediakan memori kolektif bagi masyarakat. Jadi, penciptaan kota berkelanjutan, berdaya saing dan berotonomi melalui perencanaan dan pengelolaan baru akan efektif jika terintegrasi dengan strategi pengelolaan penggunaan lahan dan lingkungan.

Penelitian yang dilakukan oleh Suwitno Y. Imran (2013), tentang Fungsi Tata Ruang Dalam Menjaga Kelestarian Lingkungan Hidup Kota Gorontalo. Fungsi penataan tata ruang dalam menjaga kelestarian lingkungan hidup mengalami berbagai permasalahan yakni pertama, konflik antar-sektor dan antar-wilayah. Kedua, degradasi lingkungan akibat penyimpangan tata ruang, baik di darat, laut dan udara. Ketiga, dukungan terhadap pengembangan wilayah belum optimal, seperti diindikasikan dari minimnya dukungan kebijakan sektor terhadap pengembangan kawasan-kawasan strategis nasional dan daerah. Untuk itu diperlukan suatu komitmen dari Pemerintah Kota Gorontalo untuk mengatasi masalah-masalah tersebut dengan salah satunya melalui regulasi atau peraturan daerah (Perda) yang mengatur fungsi tata ruang Kota Gorontalo.

Penelitian yang dilakukan oleh Johan Woltjer (2014), tentang *A Global e Review on Peri-Urban Development and Planning.* Wilayah perkotaan di seluruh dunia semakin menghadapi tantangan pertumbuhan metropolitan yang sangat dinamis, dan pada saat yang sama, perubahan

kelembagaan seperti desentralisasi dan globalisasi. Perubahan-perubahan semacam ini tampak nyata pada kawasan peri-urban, tempat bertemunya kehidupan perkotaan dan perdesaan. Secara khusus kawasan peri-urban ini telah menjadi tempat bagi transformasi fisik, sosial dan ekonomi yang pesat. Berdasarkan kajian literatur, penelitian ini mengidentifikasi karakteristik umum peri-urbanisasi dan respon perencanaan pembangunan dimasa yang akan datang. Tiga karakteristik umum yang diidentifikasi: ruang peri-urban (ungkapan ruang dari pembangunan peri-urban), kehidupan peri-urban (tampilan fungsional dari tata guna lahan, aktivitas peri-urban dan inovasi), dan perubahan peri-urban (perspektif kausal dan temporal yang meliputi aliran dan penggerak perubahan). Diperlihatkan pula bahwa umumnya tanggapan kelembagaan perencanaan dan pembangunan gagal untuk menanggapi karakteristik peri-urbanisasi global yang dinamis dan semakin terfragmentasi.

Penelitian yang dilakukan oleh Siti Aminah (2015), tentang Konflik dan Kontestasi Penataan Ruang. Permasalahan praktik penataan ruang di perkotaan, khususnya di Surabaya, yang telah menimbulkan kontestasi dan konflikdengan melibatkan aktor pemerintah, masyarakat, dan kekuatan kapitalis/investor. Kedua, kerangka penataan ruang yang menggunakan Perda RTRW No. 3 Tahun 2007 telah menimbulkan dampak yang berujung pada penguatan dan keberpihakan pemerintahkota kepada pihak kapitalis/investor. Kedua hal tersebut dianalisis dengan menggunakan pendekatan sosio-spasial. Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif dan analisis deskriptif. Problematika praktik tata ruang yang ada di Surabaya merupakan indikasi dari transformasi dalam proses penataan ruang di mana ruangbukan hanya diproduksi dan direproduksi untuk kepentingan klas kapitalis, melainkanjuga ruang direstrukturisasi dengan cara mengubah fungsi ruang dan diperuntukkan untuk publik.

I. Kerangka Pikir

Uraian kerangka pikir dalam bagian ini merupakan landasan filosofis berpikir dalam mengeksplorasi dan menelusuri fenomena-fenomena fakta sosial yang terjadi dalam penelitian kapitalisasi ruang dan margi-

nalitas masyarakat (studi kasus kawasan bandar udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros Kota Makassar) yang mengelaboasi beberapa poin penting yang dianggap sebagai landasan utama dalam menganalisis penelitian ini. Landasan pertama adalah dengan melakukan penelusuran terhadap investor atau pemilik saham yang memiliki peran utama atau terlibat dalam proses pembangunan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dianggap memiliki relevansi ataupun korelasi dengan kajian penelitian ini. Wacana yang berkembang dalam penelsuan fenomena diketemukan bahwasanya investor atau pemilik modal secara sadar telah melakukan upaya kapitalisasi terhadap warga sekitar dengan cara melakkan pembelian tanah dengan harga yang relatif murah, lalu dijual kembali kepada para pengembang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Disamping itu pula para pemilik modal juga melakukan upaya pembalikan posisi dimana mereka melakukan pembayaran kepada pemlik lahan dengan tidak cara melakukan proses pembayaran kontan. Kondisi ini yang mengakibatkan keresahan hingga penolakan dari warga lokal yang merasa telah dikebiri oleh investor (pemilik modal).

Selanjutnya dari uraian fenomena tersebut maka dalam hal ini pihak pengelola Bandar Udara Sultan Hasanddin sebagian besar memanfaatkan kondisi tersebut melalui upaya pembalikan posisi lahan warga menjadi Hak Penggunaan Lahan (HPL) yang secara harafiah menimbulkan kerugian bagi pihk warga lokal yang selama ini menganggap berkah dari hasil penjualan lahan mereka kepada investor (pemilik modal). Upaya pembalikan posisi ini dilakukan oleh pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dengan dalih mereka akan memberikan fasilitas bilaman lahan warga lokal rela dan ingin dijadikan sebagai HPL oleh pihak Angkasa Pura.

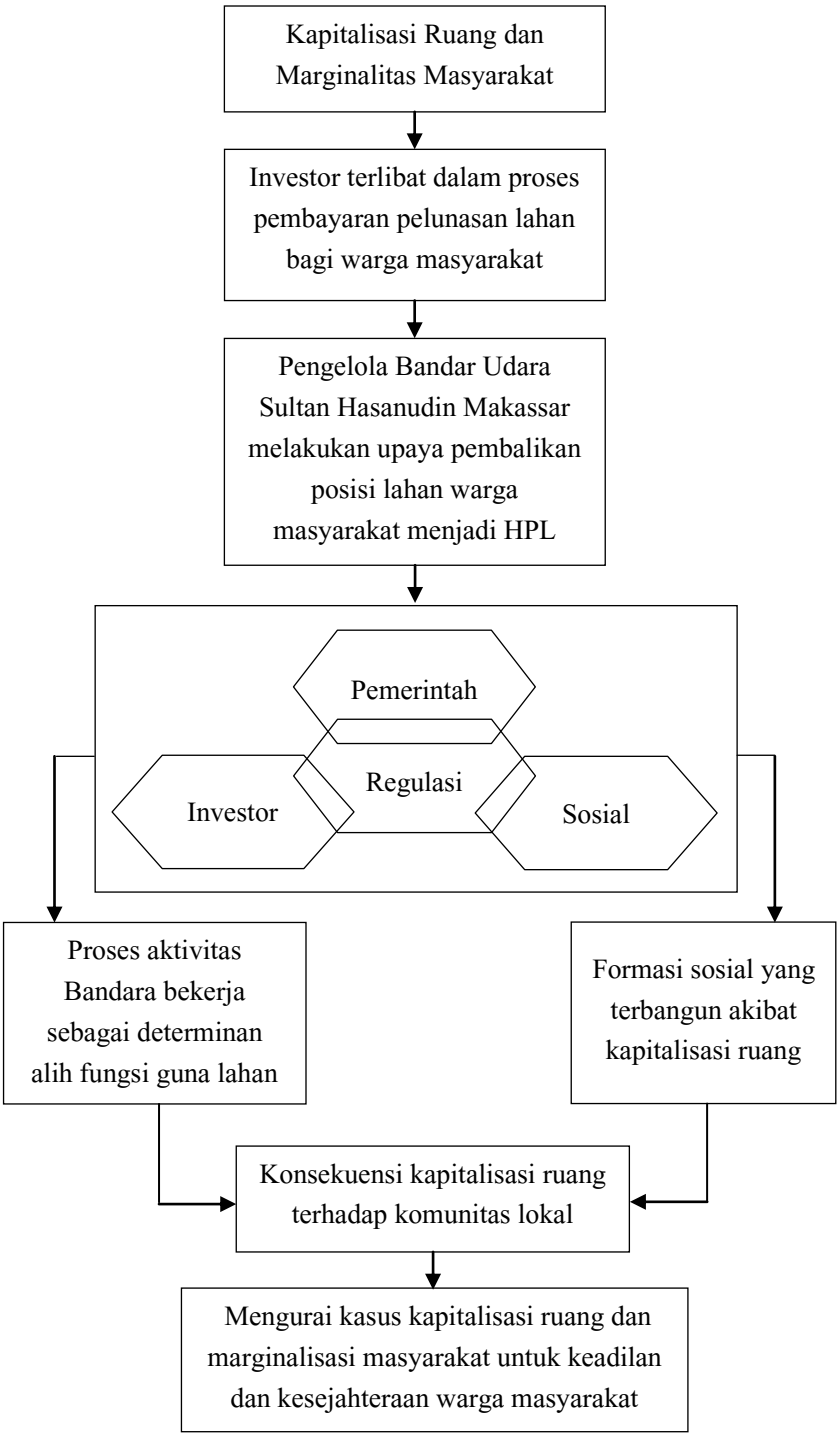
Kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya relasi dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang memicu terjadinya upaya penolakan dan perlawanan dari warga lokal. Selanjutnya dampak lainnya adalah terjadinya konsekuensi dan formasi dari pengaruh kapitali-

sasi ruang yang treciptakan melalui pembebasan lahan yang berujung kepada alih fungsi lahan dan formasi kapitalisasi ruang.

Aktor utama yang menjadi penentu arah kebijakan adalah pihak pemerintah yang selama ini dianggap memiliki kekuasaan terhadap segala bentuk kebijakan pembangunan dalam konsep Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) hingga pada tahap Rencena Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota (RTRWK). Pemerintah dalam hal ini memiliki otoritas kekuasaan dalam melakukan upaya pembangunan yang juga tidak mengindahkan aspek-aspek sosial lainnya yang dianggap sangat membantu dan mendukung dalam upaya perencanaan pembangunan yang mengarah kepada pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultah Hasanuddin. Aktor lainnya adalah para investor (pemilik modal) yang memiliki kepentingan dan peran dalam melakukan upaya pembebesan lahan. Peran dari aktor investor ini adalah mereka terlebih dahulu memodali untuk membayar ganti rugi kepada warga lokal kemudian melakukan upaya pembalikan posisi kepada pengelola angkasa pura untuk selanjutnya mereka menjual lahan tersebut dengan harga yang jauh lebih tinggi dari harga sebelumnya. Kondisi ini yang menyebabkan terjadinya dampak-dampak sosial yang mengarah kepada bentuk penolakan dan perlawanan dari sebagian besar warga lokal yang paham dan mengerti akan aturan yang berlaku yang mereka tampilkan melalui produksi wacana yang mereka muat pada media cetak dan *online.*

Selanjutnya dampak lainnya yang terjadi dari hasil pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasioanal Sultan Hasanuddin Makassar adalah dengan menjamurnya produk-produk kapitalisme yang dilakukan oleh pengelola bandara dalam hal ini pihak angkasa pura dengan mempersilahkan para investor untuk menjajakkan usahanya yang secara langsung berakibat kepada termarginalnya warga lokal khususnya mereka yang memiliki usaha yang posisinya berada di luar lingkungan kawasan Bandar Udara, sehingga secara langsung dapat menghentikan laju perputaran ekonomi yang diciptakan oleh warga lokal. Kondisi ini dapat dilihat dari mereka yang memiliki usaha yang berada diluar kawasan Bandar Udara yang dibatasi oleh pagar pembatas.

Dengan demikian untuk lebih singkatnya uraian mengenai kapitalisasi ruang dan marginalitas masyarakat (studi kasus kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros Kota Makassar) dapat dilihat pada bagan berikut ini.


Kapitalisasi Ruang dan Marginalitas Masyarakat
Investor terlibat dalam proses pembayaran pelunasan lahan bagi warga masyarakat
Pengelola Bandar Udara Sultan Hasanudin Makassar melakukan upaya pembalikan posisi lahan warga masyarakat menjadi HPL
Pemerintah
Regulasi
Investor
Sosial
Proses aktivitas Bandara bekerja sebagai determinan alih fungsi guna lahan
Formasi sosial yang terbangun akibat kapitalisasi ruang
Konsekuensi kapitalisasi ruang terhadap komunitas lokal
Mengurai kasus kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat untuk keadilan dan kesejahteraan warga masyarakat

Bab 3
Dimensi Metodologis

A. Desain Penelitian

Berangkat dari fokus dan tujuan penelitian ini, menunjukkan bahwa penekanan studi diarahkan pada pemahaman susunan formasi sosial dimana masyarakat beraktivitas pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Selanjutnya, faktor determinasi sosial yang berdasar kepada latar pekerja masyarakat yang melakukan aktivitas pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddindengan cara memberi tekanan pada segi subjektif (Moleong, 2002), dengan topik studi kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Sesuai dengan fokus penelitian, maka penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif. Dengan tujuan untuk memperoleh gambaran perubahan fisik spasial (aktivitas yang melingkupi susunan sosial dan formasi sosial, serta relasi sosial yang melingkupi interrelasi sosial dan adaptasi sosial dan diferensiasi sosial) yang bekerja sebagai determinan perubahan formasi sosial, dikaitkan dengan peristiwa, dan insiden kritis pada komunitas lokal dengan menggambarkan secara mendalam, detail, dalam konteks dan secara holistik. Asumsi dasar ontologi yang dibangun dalam penelitian ini adalah bahwasanya realitas bersifat sosial atau jamak, maka dengan sendirinya penelitian ini bukan untuk mencari keterikatan antar variabel.

Dalam tradisi penelitian kualitatif sesuai dengan yang diperkenalkan oleh Jhon W. Creswell (1994), yaitu; tradisi Biografi, Fenomenologi, *Grounded Theory,* Etnografi, dan Studi Kasus. Dalam penelitian ini, pendekatan yang dipilih adalah studi kasus, disebabkan fokusnya pada kapitalisasi ruang dan marginalitas masyarakat pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, pendekatan studi kasus dipilih

dengan beberapa alasan filosofis, antara lain; (a) bersifat spesifik dan revolusioner yang tersusun secara kompleks; (b) sifat kasus memiliki pola, konsistensi dan sekuensi yang sangat menonjol; (c) konteks kasus yang terdapat pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Maros Makassar sangatlah kompleks; (d) sifat kasus yang ditujukan memahami tentang satu latar atau peristiwa perubahan sosial yang dikondisikan oleh alih fungsi lahan. Sesuai dengan fokus penelitian, bahwa yang ingin dikonstruksi dalam penelitian ini adalah kapitalisasi ruang dan marginalitas masyarakat. Dengan demikian, penulis akan mendalami dan memaknai bagaimana perubahan sosial yang di alami oleh komunitas lokal, sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros, Kota Makassar.

B. Jenis dan Tahapan Penelitian

1. Jenis penelitian

Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini digunakan dalam pengungkapan proses konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan, dan relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Maros Makassar dalam pembebasan lahan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dalam konteks ini untuk memaknai dan memahami proses konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan tidak hanya setelah wilayah tersebut mengalami perubahan alih fungsi lahan tetapi lebih diarahkan pada proses konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan, dan relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar akan tetapi lebih diarahkan proses konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan yang berlangsung sangat cepat dan revolusioner, serta relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Dengan demikian, akan

dilakukan interpretasi makna dari masing-masing proses tersebut terjadi.

Proses dan pemaknaan konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan, dan relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola tidak diukur atau diuji secara ketat dari kuantitas, jumlah, intensitasataupun frekuensi. Penekanan diberikan pada sifat konstruksi sosial dari realitas sosial yang terdapat dilapangan. Oleh karena itu, teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah; observasi, wawancara mendalam, kuesioner, catatan lapangan dan dokumentasi. Wawancara mendalam dipergunakan untuk menghimpun informasi bagaimana perubahan formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. kemudian informasi tersebut ditopang dengan observasi terhadap proses perubahan relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Di samping hal tersebut, penelitian ini juga rencananya menggunakan kuesioner untuk dijawab oleh responden.

Dokumentasi juga sangat diperlukan dalam rancangan proposal penelitian ini dan digunakan untuk mendukung data wawancara mendalam dan membuat daftar pertanyaan kuesioner. Rencananya dokumentasi yang akan dikumpulkan adalah meliputi dokumentasi tentang pemanfaatan ruang untuk berbagai peruntukan antara lain; permukiman, perdagangan, sarana dan prasarana infrastruktur, perkembangan jumlah penduduk, meliputi pendatang maupun lokal, sejarah perkembangan komunitas lokal pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Maksud studi dokumentasi dalam rancangan penelitian ini adalah diajukan untuk mengetahui asal usul komunitas yang memiliki hubungan dengan fungsi kelompok maupun ikatan kelompok komunitas lokal dan konsekuensi-konsekuensi perubahan dari perubahan formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terhadap struktur sosial, proses sosial dan pola komunitas lokal.

Dalam rancangan penelitian ini, pendekatan kualitatif digunakan

untuk mengetahui frekuensi interaksi sosial baik pendatang maupun komunitas lokal dan frekuensi anggota kelompok komunitas yang masih membangun hubungan sosial dengan anggota lainnya. Informasi tersebut rencananya dikumpulkan melalui survei lapangan dengan menggunakan instrumen kuesioner. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini menggunakan analisis persentase. Dengan demikian jawaban dari setiap pertanyaan dalam setiap pertanyaan hanya menggunakan skala nominal. Artinya, pilihan setiap jawaban dalam kuesioner bukan bersifat pengukuran melainkan hanya membedakan tanpa nilai.

Pertanyaan-pertanyaan yang dibuat dalam kuesioner berdasarkan hasil wawancara pendahuluan dengan beberapa tokoh komunitas lokal. Kemudian ditambah lagi dengan hasil pengamatan dan dokumentasi yang diperoleh sebelumnya serta konsep-konsep yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Dengan demikian maka pertanyaan penelitian diturunkan dari definisi konsep yang dibuat yaitu proses terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal, konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dan relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dalam pembebasan lahan dalam kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

2. Tahapan penelitian

Pada bagian ini tahapan penelitian rencananya akan dilakukan melalui proses 3 tahapan, yakni;

1) Tahap pralapangan

Kegiatan yang dilakukan peneliti dalam tahapan ini, adalah; (a) penyusunan rancangan penelitian; (b) tinjau kepustakaan; (c) pemilihan lapangan penelitian; (d) penentuan jadwal penelitian; (e) pemilihan alat penelitian; (f) rancangan pengumpulan data; (g) rancangan prosedur analisis data; (h) rancangan perlengkapan; dan (i) rancangan pengecekan kebenaran data.

2) Tahap pekerjaan lapangan

Sesuai dengan pilihan pendekatan yang akan digunakan yaitu pen-

dekatan studi kasus, maka dalam rancangan penelitian akan ada beberapa langkah yang dilakukan, yaitu; (a) memahami latar penelitian dan persiapan diri. Dalam proses ini peneliti lebih awal memahami latar penelitian. Latar penelitian yang dimaksud adalah peneliti memahami bahwa faktor utama yang mengondisikan proses terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal, konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dan relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Maros, Makassar dalam pembebasan lahan dalam kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dalam rancangan penelitian ini respondennya adalah terfokus pada keberadaan komunitas lokal yang masih berada pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin; (b) memasuki lapangan, pada tahapan ini akan mendalami dan memahami situasi dan kondisi serta mempelajari keadaan latar belakang individu-individu yang menjadi subjek untuk tujuan untuk meningkatkan hubungan peneliti dengan subjek yang diteliti, sehingga diharapkan berjalan secara harmonis; dan (c) berperan serta sembari mengumpulkan data. Dalam proses ini beberapa hal yang akan dilakukan; pertama, membatasi diri pada seluruh lingkungan latar penelitian. Kedua, mencatat data dengan menggunakan *field notes.* Catatan data dilakukan sewaktu melakukan pengamatan, wawancara atau sewaktu menyaksikan kejadian tertentu. Ketiga, mengingat data dengan menggunakan alat bantu seperti; alat perekam, dan perekam video jika subjek tidak keberatan. Keempat, meneliti suatu latar yang didalamnya terdapat pertentangan. Kelima, analisis dilapangan. Proses dilakukan untuk tujuan menemukan konsep-konsep yang akan dijabarkan sesuai dengan tujuan penelitian.

3) Tahap analisis data

Tahap analisis data, pada dasarnya ditujukan untuk merumuskan konsep dasar dan analisis data. Dalam proses ini beberapa hal yang peneliti akan lakukan, yaitu pengumpulan data, dari data-data yang telah dikumpulkan, antara lain; catatan lapangan dan komentar peneliti,

gambar/foto, dokumen yang terdiri dari laporan, biografi, dan sebagainya. Pekerjaan analisis data dalam hal ini adalah mengatur, mengurutkan, mengelompokkan, memberi kode, dan mengkategorikan.

C. Lokasi Penelitian

Oleh karena kapitalisasi ruang dan marjinalitas masyarakat tidak terbatas dalam lokasi tertentu, melainkan berada mengikuti pola dimana ia berada, maka batasan lokus penelitian tidak terlalu ketat. Namun demikian, dalam penelitian ini tetap memperhatikan aspek tersebut dengan maksud memperjelas arena wacana beredar (*enunciative field*). Oleh karenanya, Kabupaten Maros Provinsi Sulawesi Selatan, dijadikan sebagai lokasi penelitian ini. Secara geografis lokasi penelitian terletak di wilayah Bandar Udara Internasional Sultan Hasanudin di Kabupaten Maros Kota Makassar. Penentuan lokasi penelitian ini didasarkan pada aspek pertimbangan bahwa di Kabupaten Maros terdapat kapitalisasi ruang dan marginalitas masyarakat. Sehingga penulis memilih lokasi ini sebagai wilayah penelitian yang kemudian mengidentifikasi wilayah yang terdapat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kabupaten Maros Kota Makassar. Selanjutnya data perubahan alih fungsi lahan datanya diperoleh di Dinas Tata Ruang Kabupaten Maros, Dinas Pertanahan Provinsi Sulawesi Selatan, dan Dinas Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sulawesi Selatan.

Guna memudahkan dalam perolehan data, maka lokasi penelitian ini dibedakan berdasarkan lokasi hunian komunitas lokal dan hunian penduduk pendatang. Sesuai dengan pengamatan awal yang dilakukan keberadaan kelompok komunitas yang dimaksud, sebagai berikut:

a. Komunitas lokal, keberadaan komunitas lokal yang dimaksud dalam penelitian ini adalah penduduk asli yang masih berada dalam kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Kecamatan Mandai
b. Penduduk pendatang, adalah penduduk yang masuk (bermukim) setelah Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dibangun baik secara *infiltratif* maupun *ekspansif* dan tinggal menetap serta menempati hunian yang dibangun oleh pihak pengembang PT.

Angkasa Pura. Keberadaan penduduk pendatang berbeda antar satu dengan yang lainnya. Penduduk pendatang secara *infiltratif* masuk sejak tahun 1994-2004 dan penduduk pendatang *ekspansif* masuk sejak tahun 2005-2016 pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

c. Pengunjung temporer, adalah individu dan kelompok yang berada dalam Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang sifatnya tidak menetap untuk tujuan bekerja sebagai pegawai dan bekerja sebagai pedagang/pengusaha.

D. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini disesuaikan dengan fokus dan tujuan penelitian yang diperoleh dengan cara observasi lapangan, dokumen, survei, dan wawancara mendalam. Dalam penelitian kualitatif, sampel sumber data dipilih dan mengutamakan perspektif *emic.* Artinya mementingkan pandangan informan, yaitu bagaimana komunitas lokal yang berlokasi di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mengalami perubahan sosial akibat perubahan fisik spasial, dengan memandang dan menafsirkan dunia dari penciriannya sendiri. Sesuai dengan fokus penelitian, maka yang dijadikan sumber data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Untuk mendapatkan data proses terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal, maka sumber datanya adalah intensitas pemanfaatan lahan, pola ruang dan struktur ruang serta zona pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang diperoleh dari observasi lapangan dan dokumentasi.
b. Untuk mendapatkan data primer konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin maka sumber datanya adalah komunitas lokal, penduduk pendatang, dan investor/pengusaha yang diperoleh melalui survey dan wawancara mendalam.
c. Untuk mendapatkan data dan memahami serta memaknai relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor,

dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dalam pembebasan lahan maka datanya adalah komunitas lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilakukan dengan cara survey dan wawancara mendalam.

E. Fokus dan Deskripsi Fokus

1. Fokus penelitian

Sesuai rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka fokusnya adalah proses terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Penentuan fokus dalam penelitian ini adalah memiliki dua tujuan, yakni, pertama membatasi studi, dimana fokus penelitian lebih diarahkan untuk mendalami, memaknai dan menganalisis terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. untuk maksud tersebut maka peneliti lebih awal melakukan *grand tour observation* dan *grand tour quetion* (penjelajahan secara umum) terhadap situasi sosial yang berlangsung saat ini pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin akibat alih fungsi lahan yang berlangsung secara cepat dan revolusioner yang mengindikasikan perubahan formasi sosial. Beranjak dari penjelajahan umum ini, maka peneliti akan memperoleh gambaran umum tentang situasi sosial yang berlangsung saat ini di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dengan demikian maka fokus penelitian ini yaitu; (1) mengeksplorasi dan menganalisis proses aktivitas Bandara bekerja sebagai determinan alih fungsi guna lahan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin; (2) mengeksplorasi dan menganalisis formasi sosial yang terbangun akibat kapitalisasi ruang pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin; dan (3) mengeksplorasi dan menganalisis konsekuensi kapitalisasi ruang terhadap komunitas lokal di sekitar kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

2. Deskripsi fokus

Dalam penelitian ini akan dilakukan pengembangan paradigma dengan membangun aksioma, olehnya beberapa hal yang akan dipertimbangkan adalah; pertama, melakukan observasi awal. Observasi awal dilakukan yang bertujuan untuk memperoleh transparansi tentang apa yang sebenarnya yang akan dilakukan pada objek yang menjadi sasaran penelitian. Dalam hal ini, dilakukan lebih awal pada lokasi penelitian untuk memahami dan mengetahui peristiwa-peristiwa yang berkaitan dengan proses terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dengan memahami kondisi dan peristiwa yang berlangsung saat ini akan ditentukan pilihan dengan maksud untuk menghilangkan kesan keragu-raguan peneliti dalam memandang subjek yang diteliti. Fokus penelitian diarahkan untuk memengaruhi cara berpikir dan minat objek penelitian atau informan, sehingga terjalin komunikasi antara peneliti dengan objek penelitian atau informan. Dengan demikian fokus penelitian ini diarahkan dengan menganalisis:

a. Proses terjadinya alih fungsi lahan dari masyarakat lokal pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang berlangsung pada periode tertentu (2006-2016) yang ditandai dengan meningkatnya alih fungsi guna lahan. Alih fungsi guna lahan yang berlangsung dikaji berdasarkan perubahan struktur ruang dan pola ruang sebagai akibat berkembangnya fungsi-fungsi baru pada Kwasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
b. Konsekuensi dari formasi kapitalisasi ruang yang terciptakan melalui pembebasan lahan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang mengondisikan berlangsungnya moda produksi kapitalis dan moda prakapitalis, sehingga mengondisikan berkembangnya strata sosial, status sosial dan kelas-kelas sosial yang beraneka ragam pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
c. Relasi sosial dan adaptasi sosial diantara masyarakat lokal, pemerintah, investor, dan pengelola Bandar Udara Internasional

Sultan Hasanuddin Makassar dalam pembebasan lahan dalam kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dikaji berdasarkan pemilihan moda produksi komunitas lokal, koeksistensi dan hierarki yang ditandai dengan intensitas hubungan antara individu dengan individu dalam komunitas lokal dan antara penduduk pendatang dengan komunitas lokal yang dikondisikan oleh perubahan fisik spasial. Sedangkan proses adaptasi sosial yang dikondisikan oleh perubahan fisik spasial ditandai dengan alih fungsi guna lahan, sehingga mengondisikan perbedaaan kapasitas adaptif komunitas lokal dan penduduk pendatang dalam merespon stimulus perubahan lingkungan.

F. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini dominan menggunakan pendekatan kualitatif. Dengan demikian maka instrumen penelitian adalah peneliti sendiri, sehingga tindakan awal yang dilakukan adalah validasi. Pendekatan kualitatif yang dipergunakan adalah bersifat *human instrumen,* berfungsi untuk menetapkan fokus penelitian, memilih informan kunci sebagai sumber data, khususnya terhadap komunitas lokal yang berada dalam Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang secara langsung mengalami proses perubahan fisik spasial yang berlangsung sangat cepat dan revolusioner, dengan cara melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, menafsirkan data dan membuat kesimpuan (Sugiyono, 2006). Dengan demikian maka langkah-langkah yang ditempuh adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan kepekaan dengan cara interaksi terhadap segala stimulus dari lingkungan yang diperkirakan bermakna dalam penelitian ini. Dalam hal ini peneliti akan memaknai perubahan fisik spasial.
2. Peneliti sebagai instrumen utama, dimana proses ini akan dilakukan dengan cara menyesuaikan diri terhadap semua aspek keadaan untuk tujuan pengumpulan data.
3. Peneliti akan melibatkan diri dalam proses interaksi untuk tujuan memahami, merasakan dan menyelami bagaimana proses perubahan

yang dialami oleh komunitas lokal berdasarkan teori-teori yang dipergunakan.

4. Membuat konklusi berdasarkan data yang diperoleh pada suatu saat dan menggunakan segera sebagai balikan untuk memperoleh penegasan, perubahan dan perbaikan.
5. Untuk meningkatkan kepercayaan dilakukan dengan cara merespon fenomena sosial yang terjadi, khususnya yang terkait dengan fenomena perubahan fisik spasial sebagai kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat.

G. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif menurut Nasution (1998) dan Creswell (1994) peneliti sendirilah yang menjadi instrumen utama yang terjun langsung ke lapangan dalam rangka pengumpulan data atau informasi melalui observasi atau wawancara serta dokumentasi. Berdasarkan hal tersebut, maka dalam penelitian ini, data dikumpulkan melalui observasi, wawancara mendalam, wawancara terstruktur, kuesioner dan dokumentasi.

1. Wawancara Mendalam (*indepth interview*)

Teknik wawancara yang digunakan ialah wawancara mendalam (*indepth interview*) yang akan dilakukan secara tidak terstruktur (*understandardized depth interview*), yakni tanpa menyusun suatu pertanyaan yang ketat. Kelebihan wawancara tidak terstruktur dapat dilakukan secara lebih personal yang memungkinkan diperoleh informasi sebanyak-banyaknya. Selain itu, wawancara tidak terstruktur membuka ruang kepada peneliti untuk mencatat berbagai respon afektif yang nampak selama wawancara berlangsung serta menghindari pengaruh pribadi yang dapat mengganggu kenyamanan informan pada saat wawancara sedang berlangsung. Secara psikologis, wawancara ini lebih bebas dan dapat bersifat obrolan sehingga tidak melelahkan dan menjemukkan informan.

Namun demikian, jika jawaban yang diperoleh dalam wawancara belum jelas, maka peneliti akan meminta informan untuk lebih memperjelas jawabannya agar tidak terjadi kesalahan dalam menafsirkan jawaban informan. Dengan demikian, maka wawancara akan dilakukan secara

santai dan sifatnya fleksibel sehingga tidak menimbulkan kesan meng-interogasi informan dan dalam proses wawancara penulis akan meng-ajukan beberapa pertanyaan secara bebas (*free interview*) dan bersifat umum. Selanjutnya dilakukan wawancara secara terfokus (*focused interview*) yang pertanyaannya tidak memiliki struktur tertentu, namun demikian senantiasa terfokus pada masalah yang sedang diteliti. Hal ini bertujuan untuk menghindari wawancara yang terlalu bebas dan menghasilkan informan yang tidak berarti selama wawancara.

Agar tidak terjadi bias dalam memahami makna atau pemikiran subjektivitas informan, maka penulis akan menjalin komunikasi yang lebih baik (*rapport*) terhadap informan yang memiliki latar sosial yang berbeda-beda. Oleh karenanya, selama proses wawancara berlangsung, penulis akan berupaya sebaik mungkin untuk menciptakan suasana yang menyenangkan agar informan bersedia berbicara dan memberikan informasi secara terbuka, leluasa, dan santai. Oleh sebab itu, untuk mencapai harapan ini, maka selama proses wawancara berlangsung penulis berupaya untuk tidak *menyela* pembicaraan informan, memberi perhatian serius kepada informan, tidak menilai, dan bersikap reflektif.

2. Dokumentasi

Selain menggunakan metode wawancara, penelusuran wacana juga akan menggunakan teknik dokumentasi yang sumbernya dari tulisan pribadi, publikasi media, dan dari lembaga resmi. Hal ini terdapat pada dokumen yang berkenaan dengan peraturan-peraturan daerah Kabupaten Maros tentang kerja sama dan perijinan mendirikan perusahaan maupun industri, laporan-laporan dari dinas terkait, dan juga didukung oleh laporan dan hasil kajian LSM. Penggunaan teknik dokumentasi dimaksud-kan pada beberapa aspek pertimbangan yang mendasar, yakni; dokumen (*archive*) merupakan sumber informasi yang stabil, akurat, dan legal; informasi yang diperoleh dari sumber dokumentasi dipandang relevan dan kompeten dengan penuturnya (*enunciative modalities*), alhasil dapat di-percaya dan memenuhi asas akuntabilitas; dan informasi dari hasil dokumentasi bersifat nonreaktif, sehingga dapat memudahkan penulis untuk melakukan analisis.

3. Observasi

Selain wawancara dan dokumentasi, pengumpulan data dalam penelitian ini juga akan dilakukan observasi lapangan sehubungan kapitalisasi ruang dan marginalitas masyarakat yang terjadi pada kawasan Bandar Udara Internasinal Sultan Hasanuddin. Teknik pengamatan yang akan dilakukan disertai dengan pencatatan berkenaan dengan fenomena yang diteliti. Teknik ini digunakan karena dipandang cukup memberi manfaat selama observasi berlangsung dalam membantu penulis untuk memahami konteks data secara menyeluruh, penulis akan memperoleh pengalaman langsung, penulis dapat mempertimbangkan hal-hal mana saja yang belum terungkap saat melakukan wawancara, dan penulis dapat mengungkap hal-hal yang ada di luar persepsi informan.

Secara operasional, maka ketiga teknik pengumpulan data tersebut akan disesuaikan dengan fokus pokok masalah dalam penelitian ini, yaitu memahami proses, makna, dan efek wacana. Oleh karenanya, penulis akan berperan sebagai instrumen kunci (*key instrument*) dengan dilengkapi instrumen pelengkap lainnya seperti: pedoman wawancara, *tape recorder,* dan kamera. Secara substantif data tersebut akan dieksplorasi selama proses pengumpulan data melalui data setting penelitian. Perihal data ini meliputi lokasi dan setting historis pertumbuhan perusahaan yang akan diperoleh dengan menggunakan teknik dokumentasi dari berbagai dokumen resmi dan dokumen pribadi yang kredibel, misalnya laporan-laporan dinas terkait, berbagai hasil kajian dari LSM dan akademisi, media cetak dan elektronik, serta berbagai publikasi mengenai kondisi pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Selain itu, prosedur dokumentasi, juga akan digunakan wawancara kepada direksi perusahaan maupun pemilik perusahaan. Penulis juga akan secara langsung melakukan observasi lapangan di lokasi penelitian dan di sekitarnya untuk memotret realitas secara menyeluruh. Sehubungan dengan itu, untuk menjaring data tersebut diperlukan teknik wawancara dan dokumentasi.

4. Triangulasi

Triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari teknik pengumpulan data yang berbeda-beda

dengan sumber yang sama. Dalam penelitian ini akan dilakukan dengan cara menggabungkan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi untuk sumber data secara serempak. Hal tersebut dilakukan untuk tujuan menguji kredibilitas data dan memahami serta memaknai perubahan fisik spasial sebagai determinan kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat pada komuniats lokal di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Data yang telah dikumpulkan melalui observasi, wawancara mendalam dan terstruktur serta dokumentasi dikelompokkan menjadi dua jenis kelompok data, yaitu;

1. Data primer

Data primer adalah data yang langsung diperoleh peneliti dari lapangan baik dengan cara survei, wawancara mendalam dan observasi. Data yang dilakukan dengan cara survei, wawancara mendalam dan observasi. Adapun data primer yang dihimpun melalui teknik tersebut adalah sebagai berikut:

a. Data yang dihimpun melalui survei yaitu;
    1. Kondisi fisik spasial Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
    2. Status kepemilikan tanah yang dtempati oleh komunitas lokal
    3. Waktu dan penyebab kepindahananggota kelompok komunitas
    4. Frekuensi pola hubungan sosial, interaksi sosial dan adaptasi sosial antara penduduk pendatang dengan komunitas lokal Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
    5. Alasan anggota kelompok yang menjalin hubungan dengan komunitas lain
    6. Tingkat pendapatan komunitas lokal sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
    7. Status kepemilikan lahan sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
    8. Reaksi kelompok komunitas lokal pada saat pelaksanaan pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

9. Sistem pembagian kerja dan peran kelembagaan dalam kelompok komunitas.

b. Data kualitatif yang dihimpun melalui wawancara mendalam yaitu;
   1. Sejarah perkembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang menjadi hunian kelompok komunitas lokal
   2. Stratifikasi sosial komunitas lokal dan penduduk pendatang
   3. Sistem dan mekanisme kerja komunitas lokal dan penduduk pendatang
   4. Nilai, norma dan hukum yang berlaku saat ini
   5. Prinsip-prinsip yang mempersatukan komunitas lokal
   6. Hubungan antar individu dalam kelompok komunitas dan pendatang
   7. Aktivitas ekonomi dominan komunitas lokal dan pendatang
   8. Pola hubungan dan kontrol sosial
   9. Faktor-faktor penyebab proses perubahan sosial pada komunitas lokal
   10. Faktor-faktor penyebab bertahan dan berubahnya pola hubungan sosial

c. Data kualitatif yang dihimpun melalu observasi meliputi:
   1. Fungsi tata guna lahan sebelum dan sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Haasanuddin
   2. Tempat hunian kelompok komunitas saat ini
   3. Stratifikasi sosial dan status sosial saat ini sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
   4. Pola hubungan sosial saat ini sesudah pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
   5. Pola relasi sosial dan interaksi sosial serta adaptasi sosial sesudah pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin
   6. Sistem kerja dan kelembagaan kelompok komunitas sesudah pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

7. Norma, nilai dan hukum yang berlaku dalam komunitas sesudah pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

2. Data sekunder

Beberapa data yang dikumpulkan oleh peneliti dilapangan untuk tujuan melengkapi analisis dalam penelitian ini, seperti Kabupaten Maros dalam angka, Kota Makassar Dalam Angka, Kecamatan Mandai Dalam Angka, Kecamatan Biringkanayya Dalam Angka, kemudian tulisan-tulisan yang terkait dengan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Seluruh informasi yang diperoleh peneliti berbentuk dokumen-dokumen dinamakan data sekunder. Oleh sebab itu, dalam pengumpulan data sekunder ini, teknik yang dipergunakan adalah teknik dokumentasi. Artinya data yang diperoleh peneliti bukan langsung diperoleh dari sumber pertama melainkan pada sumber kedua (*second opinion*).

5. Penentuan informan dan responden penelitian

Informan dalam penelitian ini rencananya akan digunakan untuk data kualitatif. Penentuan informan ini dilakukan secara *snowball,* artinya peneliti menentukan orang yang dapat diwawancarai berdasarkan informasi yang diberikan oleh penduduk lokal, siapa yang bisa memberikan informasi dengan baik perihal perkembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Sebagai informan peneliti mencari seorang tokoh masyarakat, dari sini informan mencari tahu siapa lagi dari masyarakat yang memiliki kapasitas untuk diwawancarai, sampai informasi yang diberikan sudah mendapatkan gambaran yang sama. Disamping itu informan juga diambil dari beberapa orang responden yang telah diwawancarai sebelumnya.

H. Teknik Analisis Data

Ada dua proses kegiatan yang dilakukan oleh peneliti dalam analisis data. Pertama, melakukan penelitian yang sifatnya kualitatif dimana data yang dikumpulkan melalui metode observasi dan wawancara mendalam kemudian dianalisis. Kedua, peneliti mengumpulkan informasi terhadap objek penelitian menggunakan instrumen kuesioner. Pada tahap ini alat

utama yang dijadikan informasi adalah kuesioner yang diisi oleh responden yang kemudian dilakukan analisis. Tahap kedua ini merupakan metode yang sedikit dominan yang dipergunakan oleh peneliti dalam menganalisis data.

Pada tahap pertama, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dalam menjaring data-data lapangan dan mencari tahu hasil analisis data. Teknik yang dipergunakan adalah observasi, dimana peneliti mengamati kondisi dan situasi perubahan fungsi-fungsi ruang pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, serta karakteristik pemanfaatan lahan yang terdapat di wilayah penelitian kaitannya dengan perubahan fisik spasial. Kemudian mencatat aktivitas-aktivitas yang dilakukan oleh komunitas lokal yang masih bertahan hingga saat ini. Dalam pengamatan lapangan, penulis juga melakukan wawancara dengan penduduk yang saling bekerja diatas tanah garapannya, dan sangat tergantung pada orientasi pekerjaan yang digeluti saat ini, khususnya status dan anggota kelompok yang terlibat dalam pekerjaan tersebut. Pertanyaan peneliti tidak terbatas pada lahan yang dimiliki oleh informan saja, melainkan menanyakan lahan lainnya yang dapat diamati dari lokasi tempat peneliti melakukan wawancara. Kemudian peneliti menguji dengan orang yang sedang bekerja, dan bagaimana interaksi sosial yang terjadi pada lokasi atau tempat yang masih bisa diamati dan bagaimana hubungan mereka dalam satu ikatan kelompok komunitas.

Di samping itu, dalam penelitian ini penulis lebih banyak mengandalkan penelitian kualitatif sebagai alat *cross-check* terhadap data yang dikumpulkan melalui kuesioner. Wawancara mendalam dilakukan dengan informan untuk tujuan membandingkan jawaban dan meminta penjelasan secara detail baik ia sebagai responden maupun diluar responden yang telah diwawancari. Seperti dalam kuesioner untuk menjawab pertanyaan seberapa jauh intetnsitas hubungan mereka, khususnya yang berhubungan langsung dengan ikatan sosial dan prinsip-prinsip nilai dan norma yang masih dilakukan secara bersama dalam satu kesatuan ikatan kelompok komunitas. Melalui informan ini, peneliti akan menulis penjelasan secara detail frekuensi pola hubungan sosial dan ikatan antarindividu dalam satu

kelompok, baik yang terjadi sebelum kegiatan pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sulatan Hasanuddin maupun sesudah kegiatan tersebut berlangsung.

Penelitian kualitatif digunakan untuk menggali informasi melalui beberapa pertanyaan yang telah disusun dan diberi alternatif jawaban. Pertanyaan-pertanyaan yang telah disusun peneliti pada kuesioner didasarkan pada orientasi awal dilapangan. Artinya, peneliti berusaha mencari tahu secara umum pola interaksi sosial yang terjadi pada satu ikatan kelompok dengan penduduk pendtang. Kebiasaan-kebiasaan yang dilakukan oleh anggota kelompok untuk tetap mempertahankan dan menjaga eksistensi dan keberlangsungan komunitas lokal. Penduduk yang dipilih sebagai responden adalah mereka yang dikategorikan sebagai pelaku kekerabatan dalam satu kelompok komunitas.

Analisis data dilakukan dilapangan pada saat pengumpulan data, memisahkan informasi ke dalam kategori-kategori, membuat informasi dalam sebuah cerita dan menyajikan tulisan secara kualitatif. Sedangkan kuesioner yang dipergunakan adalah untuk membantu mengetahui proses perubahan sosial komunitas lokal sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Tahap-tahap yang dilakukan adalah pada tahap awal data yang dihimpun dari metode wawancara dan observasi serta data sekunder kemudian dianalisis melalui pendekatan emik dan etik. Maksudnya, peneliti melakukan kegiatan reduksi data dan penyajian data sesuai dengan maksud dan tujuan dari penelitian. Kemudian ditambah lagi dengan menghimpun data, mengenai hubungan sosial, kelembagaan yang masih berfungsi saat ini, interaksi sosial melalui pendekatan wawancara dengan kedua informan tersebut yang dikuatkan dengan cara pengamatan langsung pada lokasi penelitian.

Pendekatan emik yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kesimpulan yang ditarik dari perubahan alih fungsi guna lahan yang mengkapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat lokal saat ini dari segi pandangan informan itu sendiri. Kemudian data tersebut menjadi data etik manakala peneliti menyimpulkan pandangan informan tentang fenomena pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

data emik dan etik ini dalam menggali informasi dari informan dan responden diterima oleh peneliti sebgai data utama dalam penelitian ini. Dengan demikian dalam pendekatan kualitatif analisis data dimulai dari pengumpulan data dilapangan oleh peneliti dengan mengelompokkan sesuai dengan fokus kajian.

Pada proses ini data yang telah dikumpulkan sesuai dengan fokus penelitian atau verifikasi data penelitian dengan menggunakan kerangka pemikiran atau landasan teoritis yang dipakai dalam penelitian ini. Proses pemikiran atau verifikasi data yang dimaksud adalah membandingkan status pemilikan tanah (fungsi lahan, status tanah, dan kepemilikan lahan) sebelum pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin kaitannya dengan struktur dan fungsi ruang yang berkembang saat ini. Kemudian data dihimun berdasarkan pola tempat tinggal komunitas saat ini, pekerjaan, interaksi sosial, dan pola hubungan sosial, stratifikasi sosial, status sosial, struktur sosial, proses sosial dan pola kultural komunitas lokal untuk ditafsirkan dalam proses dinamika pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin saat ini. Kegiatan ini merupakan proses analisis penelitian kualitatif yang dikumpulkan menjadi tambahan informasi atau data penelitian. Data tersebut selanjutnya dianalisis dengan menampilkan tabel frekuensinya untuk menginformasikan perubahan pola hubungan sosial dan perubahan struktur sosial, proses sosial dan pola kultural komunitas lokal Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Selanjutnya, reduksi data yang dimaksud adalah melakukan pengelompokan atau pengkategorisasian data yang sesuai dengan ruang lingkup penelitian. Demikian pula dengan kuesioner, semua pertanyaan yang dibuat mengacu kepada fokus utama penelitian.

I. Definisi Operasionalisasi Konsep

Konsep utama yang dikaji dalam penelitian ini adalah kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Diasumsikan bahwa kapitalisasi ruang dan demarginalitas masyarajkat mengondisikan perubahan formasi sosial.

Perubahan yang berlangsung secara stimultan tersebut, akibat munculnya faktor eksternal yang mengintervensi sistem internal dan artikulasi moda produksi kapitalisme terhadap moda produksi prakapitalisme yang menjadi bagian dalam sistem kehidupan sosial komunitas lokal. Faktor eksternal dianggap mengondisikan proses perubahan sosial pada pola relasi sosial dan adaptasi sosial dan formasi sosial baru pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dugaan tidak berfungsinya beberapa unsur dalam sistem interaksi dan pola hubungan komunitas pada akhirnya akan membangkitkan daya dorong komunitas untuk mengalami proses perubahan dan konsekuensi-konsekuensi perubahan dari formasi sosial baru terhadap struktur sosial, proses sosial, dan pola kultural komunitas lokal.

Fokus penelitian yang terkait dari setiap konsep dan dimensi dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kapitalisasi ruang adalahruang dikonstruksi sedemikian rupa sebagai sarana pemikiran dan tindakan, yang koheren sifatnya dengan upaya kontrol dan dominasi dalam relasi produksi
2. Demarginalisasi adalah proses peminggiran yang terjadi dalam lingkungan masyarakat yang diakibatkan oleh kelompok penguasa dan investor yang memiliki kekuasaan untuk mengembangkan wilayah agraris menjadi wilayah produktif.
3. Marginalisasi adalah suatu proses yang terjadi pada masyarakat lokal yang bermukim pada wilayah agraris dan beralih profesi menjadi pekerja-pekerja yang berada disekitar wilayah produktif.
4. Perubahan spasial adalah perubahan pada pola pemanfaatan ruang, diindikasikan dengan alih fungsi guna lahan yang cukup signifikan. Perubahan spasial yang dimaksud dalam penelitian ini adalah perubahan pola pemanfaatan ruang pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dikaji berdasarkan perkembangan aktivitas sosial ekonomi baru ditandai dengan dominasi moda produksi kapitalisme terhadap moda produksi prakapitalisme. Dalam penelitian ini konstruksi perubahan spasial didasarkan pada pandangan Hendri Lefebvre tentang konsep sarana produksi menuju produksi

ruang, dengan meletakkan konteks arah perubahan sosial yang dikehendaki dan ruang didominasi dan dijalankan oleh negara, kapitalis dan borjuasi. Indikator perubahan fisik spasial dikaji berdasarkan pergeseran pola ruang berdasarkan luasan aktivitas sosial-ekonomi yang berkembang saaat ini di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dibandingkan dengan luas kepemilikan lahan komunitas saat ini yang digunakan untuk hunian dan sarana produksi.

5. Formasi sosial adalah susunan sosial masyarakat yang dikondisikan oleh peralihan dari cara produksi feodal ke kapitalisme memakan waktu peralihan yang terjadi pencampuran dari dua tau lebih cara produksi. Pemikiran ini mengacu pada pandangan Claude Meillassoux dan Pierre Phippe Rey, yaitu peralihan yang dikuasai oleh suatu artikulasi dari dua moda produksi, modal produksi kapitalisme dan moda produksi non kapitalis, serta menunjukkan keberadaan kapitalis semakin dominan atau akan makin dominan terhadap yang lain. Formasi sosial dalam penelitian ini, dikaji berdasarkan atas hubungan-hubungan kelas sosial dalam tatanan sosial dan sistem sosial komunitas. Indikator perubahan formasi sosial didasarkan pada susunan unit-unit sosial komunitas lokal dan penduduk pendatang yang membentuk kesatuan yang hirarkis didasarkan pada hubungan kelas-kelas sosial yang berkembang saat ini.
6. Interaksi sosial adalah proses sosial yang terkait dengan hubungan antarindividu dengan individu dan individu dengan kelompok maupun kelompok dengan kelompok yang saling terkait dan saling berkaitan satu sama lain dan saling memengaruhi satu sama lain.
7. Struktur sosial adalah suatu penerimaan bagian-bagian berdasarkan fungsi dari suatu kelompok yang menunjukkan hubungan antar orang-orang dalam satu tatanan yang hierarkis. Ide bahwa perubahan struktur sosial didasarkan pada pemikiran Marx, yang menyebutkan bahwa setiap bentuk masyarakat yang ada didasarkan pada koersi yang dilakukan oleh kelas dominan terhadap kelas bawahan. Dengan demikian struktur sosial akan berkembang dari waktu ke waktu dan tergantung pada teknologi dan penguasaan moda produksi. Struktur

sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan kemampuan organisasi sosial, sistem sosial, dan kelas-kelas sosial komunitas untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan yang telah mengalami perubahan sosial. Indikator struktur sosial pada komunitas lokal didasarkan pada hubungan kelas-kelas sosial yang ada, disintegrasi sosial yang ada, spesifikasi sosial dan status sosial komunitas lokal.

8. Proses sosial adalah makna sosial yang pada hakekatnya adalah perjalanan kehidupan masyarakat yang ditunjukkan oleh dinamikanya, baik mengikuti evolusi biologik dalam daur hidup, maupun perubahan tingkah laku dalam menghadapi situasi mengenai sosial mereka. Pemikiran ini mengacu pada pandangan Laurel yang menkankan sifat prosesual seluruh realitas alam adalah struktur dari proses yang berkembang dan realitas adalah proses. Proses sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan dinamika sosial komunitas dalam menghadapi situasi dan kenyataan dan kejadian-kejadian, mengondisikan pertentangan-pertentangan, perbedaan-perbedaan pendapat mengenai norma-norma yang dianggap mutlak, sehingga mengondisikan terganggunya keseimbangan diantara kesatuan-kesatuan sosial dalam komunitas. Indikator proses sosial pada komunitas lokal didasarkan pada intensitas pola interaksi antar komunitas dan level-level adaptasi pada komunitas lokal berdasarkan strata dan status sosial komunitas lokal.
9. Adaptasi sosial adalah proses untuk menyesuaikan diri dengan situasi yang berubah. Adaptasi sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan kemampuan untuk menyesuaikan diri berdasarkan kapasitas adaptifnya terhadap lingkungan. pemikiran ini mengacu pada pandangan Talcott Parson yang menjelaskan bahwa, stratifikasi sosial adalah daya adaptif masyarakat yang terjadi secara evolusi, karena sifat masyarakat yang cenderung berkembang yang disebut kapasitas adaptif. Sedangkan Lenski menyebutnya bahwa surplus ekonomilah yang menyebabkan berkembangnya stratifikasi. Semakin besar surplus, semakin besar pula stratifikasiyang ditentukan oleh kemampuan tekonologi masyarakat. Indikator adaptasi sosial didasarkan pada mobilitas

sosial (vertikal dan horisontal), tingkat pendidikan, spesialisasi pekerjaan, tingkat pendapatan dan penguasaan sarana produksi komunitas.

10. Pola kultural adalah pola yang berkenaan dengan segi sosial dan budaya komunitas lokal. Indikator pola kultural dalam penelitian ini dikaji berdasarkan kehidupan sosial budaya komunitas beserta orientasinya dan dihayati dalam kehidupan sehari-hari, yaitu: kepedulian antarwarga komunitas, frekuensi kegiatan bersama dalam kelompok komunitas, ciri komunitas yang masih dapat dipercaya dan apresiasi terhadap tradisi yang masih dilaksanakan oleh kelompok komunitas.
11. Perubahan sosial adalah variasi modifikasi yang terjadi dalam pola-pola kehidupan manusia, modifikasi-modifikasi mana yang terjadi karena sebab-sebab internal maupun sebab-sebab eksternal. Dalam penelitian ini perubahan sosial dikaji berdasarkan norma-norma sosial, pola-pola sosial, interaksi sosial, pola-pola perilaku, organisasi sosial, lembaga kemasyarakatan, lapisan-lapisan masyarakat, serta susunan kekuasaan dan wewenang.
12. Status sosial adalah posisi atau kedudukan seseorang dalam masyarakat yang diperoleh melalui pemberian atau usaha. status sosial dalam penelian ini dikaji berdasarkan prestise posisi dan peran yang ideal dalam anggota komunitas.
13. Struktur kepemilikan lahan adalah susunan penguasaan lahan yang disebabkan oleh individu atau kelompok yang diperoleh melalui pembelian atau warisan. Struktur kepemilikan lahan dalam penelitian ini dikaji berdasarkan batas-batas kepemilikan lahan yang dihuni dan menjadi sumber produksi komunitas lokal.
14. Komunitas lokal adalah suatu kelompok yang anggota-anggotanya memiliki ciri-ciri serupa biasanya dihimpun oleh suatu rasa memiliki. Komunitas lokal dalam penelitian ini dikaji berdasarkan ikatan sosial tertentu yang membentuk entitas sosial tersendiri.
15. Pola hubungan sosial adalah bentuk komunikasi timbal balik antara individu dan kelompok dalam satu masyarakat atau komunitas tertentu. Pola hubungan dalam penelitian ini dikaji berdasarkan intensitas

hubungan terjadi sesuai dengan tujuan yang ingin dikehendaki (dicapai).

16. Startifikasi sosial adalah suatu sistem peringkat dalam masyarakat atau komunitas yang didasarkan pada perbedaan status yang dibedakan dalam lapisan-lapisan secara bertahap. Stratifikasi sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan pembedaan masyarakat dalam kelas-kelas sosial yang telah ada sebelumnya.
17. Kelas sosial adalah suatu strata yang terdiri dari atas oran-orang yang memiliki kedudukan sama kontinum/rangkaian kesatuan status sosial, yang satu sama lainnya saling menganggap sebagai anggota masyarakat yang setara (sederajat). Kelas sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan lapisan-lapisan yang ada dalam masyarakat atau komunitas.
18. Dferensiasi sosial adalah diferensiasi pekerjaan, peranan, prestise, kekuasaan dan kelompok dalam masyarakat yang sesuai dengan fungsi. Diferensiasi sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan unit-unit sosial yang ada dalam komunitas baik pendatang maupun komunitas lokal.
19. Morfologi sosial adalah konfigurasi yang terjadi secara fisik dari masyarakat. Morfologi sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan bentuk-bentuk kelompok organisasi sosial komunitas.
20. Kelompok komunitas adalah sejumlah individu yang memiliki persamaan ras dan warisan budaya yang membedakan mereka dengan kelompok lain. Kelompok komunitas dalam penelitian ini dikaji berdasarkan kepentingan dan tujuan bersama dalam satu kelompok komunitas.
21. Ikatan kelompok adalah relasi yang terjadi antarindividu dalam satu kelompok tertentu yang memiliki tujuan bersama. Ikatan kelompok dalam penelitian ini dikaji berdasarkan tujuan untuk mencapai kepentingan bersama.
22. Relasi sosial komunitas adalah hubungan yang terjadi antar individu dengan individu, individu dengan kelompok, kelompok dengan kelompok yang dilakukan secara sengaja dan tidak sengaja untuk

tujuan bersama. Relasi sosial dalam penelitian ini dikaji berdasarkan intensitas hubungan yang terjadi dalam masyarakat atau komunitas.

Bab 4
Formasi Sosial di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

Mengacu pada prosesnya, formasi sosial yang terbangun akibat aktivitas kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dapat mengakibatkan perubahan sosial yang dapat digolongkan sebagai suatu perubahan dari gejala-gejala sosial yang terdapat dalam masyarakat. Hal itu dimulai dari yang bersifat individual sampai yang lebih kompleks. Perubahan sosial dapat ditinjau dari segi terganggunya kesinambungan di antara kesatuan sosial meskipun keadaannya relatif kecil. Perubahan ini meliputi struktur, fungsi, nilai, norma, pranata, dan semua aspek yang dihasilkan dari interaksi antar manusia, organisasi atau komunitas, termasuk perubahan dalam hal budaya. Perubahan sosial dapat dibagi menjadi; (1) perubahan dalam arti kemajuan (*progress*) atau menguntungkan, dan perubahan dalam arti kemunduran (*regress*) yaitu yang membawa pengaruh kurang menguntungkan bagi masyarakat. Jika perubahan sosial dapat bergerak ke arah suatu kemajuan, masyarakat akan berkembang. Sebaliknya, perubahan sosial juga dapat menyebabkan kehidupan masyarakat mengalami kemunduran. Dalam hal ini, penulis akan menguraikan formasi sosial yang terbangun sebagai akibat adanya aktivitas yang teradi dalam Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu; (1) pola hubungan sosial dalam komunitas lokal, (2) kepemilikan lahan, (3) perubahan formasi sosial dan (4) formasi sosial yang terbangun.

A. Pola Hubungan Sosial dalam Komunitas Lokal

Eksplorasi yang dilakukan untuk mengetahui pola hubungan sosial dalam komunitas lokal yang mengungkapkan beberapa motif dasar yang terdapat dalam kehidupan warga masyarakat yang ditandai dengan awal

mula pembangunan bandar udara yang diprogramkan oleh Pemerintah Pusat ang di progamkan melalui Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) melalui Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan yang menyediakan fasilitas lahan dengan cara pembebasan dan pembelian lahan yang dilakukan kepada warga masyarakat yang memiliki lahan guna dijadikan sebagai lokasi pembangunan.

Seiring dengan perkembangan waktu, warga masyarakat disekitar lokasi pembangunan Bandar Udara tersebut pada mulanya berprofesi sebagai petani yang umumnya mereka mengandalkan sumber kehidupan dari hasil bertani dan berkebun. Namun dengan dilakukannya pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin maka sebagian besar warga masyarakat memilih untuk meninggalkan lahan mereka yang selama ini mereka jadikan sebagai tumpuan untuk mencari nafkah dan kebutuhan kehidupannya. Dalam proses tersebut, warga masyarakat juga mengalami proses pergeseran pola hubungan sosial diantara warga masyarakat satu dengan yang lainnya yang disebabkan adanya persebaran penduduk melalui pembebasan lahan yang dilakukan oleh pemerintah. Dari pembebasan lahan tersebut warga masyarakat memilih untuk menetap di wilayah yang mereka duga tidak akan lagi dijadikan sebagai lokasi perluasan bandara. Namun demikian, pola hubungan sosial mereka tetaplah berjalan dengan harmoni meskipun tidak seakrab sebelum dilakukan pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan, Muhammad Ukkas, sebagai berikut:

> Umumnya kita sebelum berpindah dari lokasi pembebasan lahan, kondisi hubungan sosial kami itu sangatlah akrab dan harmoni. Keakraban kami dapat tercermin melalui kegiatan-kegiatan adat tradisional yang ditunjukkan melalui kekompakan dalam panen hasil pertanian dan ladang kami. Penduduk lokal umumnya memiliki kesamaan tujuan yaknimenonjolkan rasa tenggang rasa dan gotong royong ketika panen raya sedang berlangsung. Disamping itu pola hubungan sosial yang kami lakukan di sini adalah senantiasa saling membantu manakala ada diantara salah satu penduduk yang mengalami kesusahan dalam hal mendapatkan akses pupuk tanaman, sehingga kami secara sukarela memberikan bantuan atau bahkan memberikan fasiltas kepada relasi sosial yang sebelumnya kami

temui. Sementara untuk pola hubungan sosial di luar dari komunitas lokal (penduduk pendatang) belum sepenuhnya kami seakrab dengan penduduk lokal. Hal itu disebabkan karena kesibukan dan profesi yang berbeda dengan penduduk pendatang. Berbeda dengan penduduk lokal ang sebelumnya memliki kesaman profesi (Muhammad Ukkas, Wawancara Hari Sabtu, 12 Mei 2018 di Jl. Laikang Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar).

Berdasarkan data tersebut, diperoleh informasi bahwasanya terdapat pola hubungan sosial yang harmoni utamanya dalam komunitas lokal. Hal tersebut nampak dalam pola kerjasama dan pola sosial kekerabatan yang tercermin dalam kebersamaan. Di damping itu pula pola kerjasama lainnya juga nampak dari kerjasama yang mereka lakukan dalam setiap kegiatan-kegiatan sehari yang bertujuan untuk saling membantu diatara satu dengan lainnya.

Data tersebut sejalan dengan hasil eksplorasi dilapangan yang penulis lakukan bersama dengan informan yang lainnya, sebagaimana yang ditegaskan oleh Saini dan Beddu, sebagai berikut:

> Pada mulanya sebelum kami pindah dari lokasi pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, kami semuanya masih utuh dalam satu wilayah. Dalam keutuhan tersebut, terjalin keakraban diantara satu dengan yang lainnya, sehingga setiap kali ada permasalahan yang kita hadapi, maka kita juga selalu memecah-kan masalah tersebut secara bersama-sama. Namun setelah adanya pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasa-nuddin, kita berpisah yang diakibatkan lokasi yang kami tempati kini menjadi bagian dari pembangunan bandara. Sejalan dengan kondisi tersebut, kamipun berpisah yang masing-masing memilih lokasi tempat tinggal yang baru dengan tidak digabung dalam satu lokasi, melainkan berpisah sesuai dengan keinginan masing-masing penduduk lokal. Selain itu, sebagian besar warga memilih kampung pao-pao sebagai tempat mereka untuk bermukim di kampung ter-sebut. Kampung pao-pao merupakan kampung dimana umumnya di huni oleh mereka yang telah diambil lahannya dalam pembangunan bandara. Mereka yang bermukim di kampung pao-pao adalah ber-asal dari suku Bugis-Makassar. Penduduk yang memilih kampung pao-pao sebagai lokasi tempat tinggal tetap masih menjalin hubu-ngan yang akrab dan harmoni(Saini dan Beddu, Wawancara Hari Minggu, 20 Mei 2018 di kampung pao-pao Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dalam pola hubungan sosial dalam komunitas lokal masyarakat di sekitar Bandar Udara Internasinal Sultan Hasanuddin Makassar umumnya terkendala dalam faktor relokasi yang dilakukan pemerintah. Dalam relokasi tersebut pemerintah tidak menyediakan lokasi yang diperuntukkan sebagai lokasi bagi masyarakat lokal untuk dijadikan sebagai tempat bermukim, setelah lokasi sebelumnya diperuntukkan sebagai kawasan pembangunan bandara.

Hal selanjutnya juga di tegaskan oleh informan Syarifuddin yang memiliki argumentasi sebagai berikut:

> Orang mendominasi kampung Baddo-baddo saat itu adalah orang bugis makassar, ada dua suku yang menghuni Kampung Baddo-baddo juga saat itu adalah suku Bugis dan suku Makassar. kalau tokoh masyarakat yang memimpin Kampung Baddo-baddo. Kalau hubungan sosial antara individu dengan kelompok komunitas sebelum dibangun itu kawasan bandara, dulu masyarakat disana bercocok tanam dengan membajak sawah dan ada juga petani menggarap sawah orang kalau setelah di bangun bandara, masyarakatnya itu masih berprofesi sebagai petani. Kalau di daerah baddo-baddo disana tanah yang sudah diambil atau dibeli bandara tidak bisa lagi digarap.
>
> Kalau masalah kekerabatan antara warga itu sangat erat setelah tanahnya di beli oleh bandara masyarakat semua berpisah-pisah akan tetapi semua masyarakat di sana dulu masih saling berhubungan cuman mata pencahariannya beda-beda. Kalau orang baddo-baddo saya lihat sangat kompak sekali kebersamaan dan keakrabannya sesama masyarakat sampai dengan sekarang dan betul sekali orang yang tinggal di sekitar bandara ini pak sudah berpencar-pencar mi pak selama tanahnya di beli oleh pihak bandara.
>
> Menurut pengamatan saya penyebab berpencarnya masyarakat adalah faktor lahan dan ada juga faktor keluarga yang mengajak untuk pindah dan tidak ada masyarakat yang mendominasi yang memiliki banyak lahan di daerahnya. Sebenarnya itu pak kalau sudah dibeli oleh bandara itu tidak bisa mi digarap itu lahan oleh masyarakat, cuman beberapa tahun terakhir ini, ada yang masih menggarap. Sepengetahuan saya tidak ada lagi masyarakat yang menggantungkan hidupnya di tanah yang telah di beli oleh bandara

(Syarifuddin, Wawancara Hari Sabtu, 28 April 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data wawancara tersebut, masyarakat yang dahulu bermukim di sekitar pembangunan kawasan bandara kini pola permukimannya berpencar, seiring tidak adanya lagi lahan yang selama ini mereka andalkan untuk dijadikan sebagai sumber penghasilannya. Lahan yang selama ini mereka andalan adalah diperuntukkan untuk menanam padi dan bercocok tanam. Masyarakat lebih memilih untuk meninggalkan lokasi tersebut dengan adanya pembangunan kawasan bandara. Selanjutnya pola kekerabatan yang terjadi dalam kehidupan masyarakat masih tetap harmoni dan berkelanjutan. Hal tersebut, dibuktikan dengan masih seringnya warga masyarakat saling mengunjungi bilamana ada diantara mereka yang mengadakan pesta maupun kegiatan lainnya yang memungkinkan untuk mereka dapat berkumpul. Namun demikian, bukan berarti dengan berpecarnya masyarakat menetap saat ini sistem kekerabatan yang teralin dalam kehidupan warga masyarakat lokal tidak mengalami kendala, karena hal tersebut dibuktikan sudah tidak sering lagi bertegursapa dikarenakan kesibukan mereka.

Selanjutnya pola hubungan sosial dalam komunitas lokal sesudah pembangunan kawasan bandara pada awalnya berjalan tidak seperti biasanya. Kondisi tersebut disebabkan karena masyarakat yang sebelumnya bermukim disekitar pengembangan kawasan bandara tersebut, baru memulai adaptasi terhadap lingkungan barunya. Lingkungan baru yang dimaksud adalah para tetangga yang lokasi rumahnya saling berdekatan, sehingga masyarakat yang baru berdomisili di wilayah baru tersebut merasa sangat perlu untuk melakukan sosialisasi utamanya kepada tokoh masyarakat di sekitar kampung mereka yang baru. Kondisi tersebut di yakini oleh informan Beddu, sebagaimana yang ditegaskannya berikut ini:

> Awal mula kami menempati lokasi ini adalah kami merasa ada sesuatu yang baru dalam kehidupan kami. Kami berada di wilayah yang baru dengan situasi dan kondisi yang berbeda utamanya dari segi mata pencaharian yang berbeda dari sebelumnya. Kami di lokasi yang baru ini berusaha untuk melakukan adaptasi dengan sitausi dan kondisi yang jauh berbeda dengan kampung asal kami, dimana sebelum kami menempati lokasi ini kami memlih berprofesi

> sebagai petani, sekarang sudah berubah dan kini kami berprofesi sebagai pedagang dan penyedia jasa. Dengan kondisi yang baru kami tekuni seperti saat ini, maka kami wajib untuk mengubah kebiasaan di kampung asal kami ini. Disamping itu pula kami juga harus mencari peluang untuk membuka ladang pertanian yang beru demi untuk menopang kebutuhan rumah tangga kami. (Beddu, Wawancara Hari Jumat, 20 Mei 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data informan tersebut, maka dapat diperoleh keterangan bahwa komunitas lokal yang mendiami wilayah baru membutuhkan adaptasi sosial yang sesuai dengan wilayah yang saat ini mereka tempati. Mereka hendaknya melakukan sosialisasi kepada penduduk sekitar mereka bermukim guna menunjukkan eksistensi mereka sebagai penduduk baru. Kondisi ini juga memaksa masyarakat lokal untuk membiasakan diri hidup dalam keadaan yang tidak lagi sebagai petani melainkan memiliki profesi baru setelah lahan mereka digunakan sebagai kawasan pengembangan bandara.

Aspek pola hubungan sosial merupakan salah satu faktor dominan yang menjadi domain penelitian ini yang memengaruhi aktivitas kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Pola hubungan sosial dalam komunitas yang dimaksud adalah hubungan sosial, baik yang berlangsung dalam kehidupan sehari-hari maupun dalam kegiatan sosial lainnya yang dapat menciptakan peluang untuk melakukan interaksi sosial.

Temuan dalam penelitian ini menujukkan bahwa pola hubungan sosial dalam komunitas lokal padaKawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berlangsung dengan baik, meskipun kehidupan sosial masyarakat tidak seakrab dengan keadaan yang sebelumnya. Sebagaimana yang dijelaskan informan Muhammad Ukkas, terdapat pola hubungan sosial yang harmoni utamanya dalam komunitas lokal. Hal tersebut nampak dalam pola kerjasama dan pola sosial kekerabatan yang tercermin dalam kebersamaan. Di damping itu pula pola kerjasama lainnya juga nampak dari kerjasama yang mereka lakukan dalam setiap kegiatan-kegiatan sehari yang bertujuan untuk saling membantu diatara satu dengan

lainnya. Selanjutnya pola hubungan sosial ini sudah mengalami pergeseran yang disebabkan oleh kehidupan warga masyarakat sudah mengalami perpindahan lokasi bermukim mereka.

Selanjutnya temuan penelitian dari informan Saini dan Beddu adalah dalam pola hubungan sosial dalam komunitas lokal masyarakat di sekitar Bandar Udara Internasinal Sultan Hasanuddin Makassar umumnya terkendala dalam faktor relokasi yang dilakukan pemerintah. Dalam relokasi tersebut pemerintah tidak menyediakan lokasi yang diperuntukkan sebagai lokasi bagi masyarakat lokal untuk dijadikan sebagai tempat bermukim, setelah lokasi sebelumnya diperuntukkan sebagai kawasan pembangunan bandara. Relokasi tersebut secara langsung memberikan dampak negatif, dikarenakan warga masyarakat dalam tatanan sosialnya sydah mengalami pergeseran nilai-nilai keakraban dikarenakan mereka hidup di lingkungan baru yang membawa mereka untuk beradaptasi kembali.

Selanjutnya temuan penelitian dari informan Syarifuddin adalah warga masyarakat lokal yang dahulu bermukim di sekitar pembangunan kawasan bandara kini pola permukimannya berpencar, seiring tidak adanya lagi lahan yang selama ini mereka andalkan untuk dijadikan sebagai sumber penghasilannya. Lahan yang selama ini mereka andalan adalah diperuntukkan untuk menanam padi dan bercocok tanam. Masyarakat lebih memilih untuk meninggalkan lokasi tersebut dengan adanya pembangunan kawasan bandara. Selanjutnya pola kekerabatan yang terjadi dalam kehidupan masyarakat masih tetap harmoni dan berkelanjutan. Hal tersebut, dibuktikan dengan masih seringnya warga masyarakat saling mengunjungi bilamana ada diantara mereka yang mengadakan pesta mau pun kegiatan lainnya yang memungkinkan untuk mereka dapat berkumpul. Namun demikian, bukan berarti dengan berpecarnya masyarakat menetap saat ini sistem kekerabatan yang teralin dalam kehidupan warga masyarakat lokal tidak mengalami kendala, karena hal tersebut dibuktikan sudah tidak sering lagi bertegursapa dikarenakan kesibukan mereka.

Pola hubungan sosial dalam komunitas lokal sesudah pembangunan kawasan bandara pada awalnya berjalan tidak seperti biasanya. Kondisi tersebut disebabkan karena masyarakat yang sebelumnya bermukim di

sekitar pengembangan kawasan bandara tersebut, baru memulai adaptasi terhadap lingkungan barunya. Lingkungan baru yang dimaksud adalah para tetangga yang lokasi rumahnya saling berdekatan, sehingga masyarakat yang baru berdomisili di wilayah baru tersebut merasa sangat perlu untuk melakukan sosialisasi utamanya kepada tokoh masyaralat di sekitar kampung mereka yang baruKepemilikan lahan.

Selanjutnya informan Beddu, bahwasanya bahwa komunitas lokal yang mendiami wilayah baru membutuhkan adaptasi sosial yang sesuai dengan wilayah yang saat ini mereka tempati. Mereka hendaknya melakukan sosialisasi kepada penduduk sekitar mereka bermukim guna menunjukkan eksistensi mereka sebagai penduduk baru. Kondisi ini juga memaksa masyarakat lokal untuk membiasakan diri hidup dalam keadaan yang tidak lagi sebagai petani melainkan memiliki profesi baru setelah lahan mereka digunakan sebagai kawasan pengembangan bandara.

Dalam analisis ini pola hubungan sosial dalam komunitas lokal sebagaimana yang dikatakan Garna, 1992, bahwa perubahan sosial dapat dilakukan dengan beberapa perluasan, yaitu pada teori evolusi dengan mempertimbangkan perubahan sebagai adaptasi dari suatu sistem sosial terhadap lingkungannya oleh proses diferensiasi internal serta bertambah kompleksnya struktural. Terjadinya, perubahan bentuk masyarakat dari yang sederhana ke yang lebih kompleks, dari yang seragam ke beraneka ragam.

Masyarakat berkembang dari kondisi *gemeinschaft* ke *gesselschaff.* Dilihat dari perubahan sosial, *gemeinschaft* meliputi interaksi sosial yang rapat, ikatan kekeluargaan dan persahabatan yang rapat, sedangkan *gesselschaff* ikatan sosial bersifat sukarela, kontraktual dan berdasarkan pada kepentingan diri sendiri, Tonnies. Pada sisi yang lain masyarakat berkembang dari tradisi kecil (masyarakat dengan kebudayaan sederhana) ke bentuk tradisi besar (masarakat kebudayaan agung) Redfield (dalam Karim, 2003). Dalam hal ini masyarakat lokal mengalami perubahan sosial sesudah pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin disebabkan oleh tempat tinggal mereka yang menyebar. Faktor tersebut memberikan pengaruh terhadap pola kehidupan sosial

masyarakat lokal yang disebabkan dari kondisi *gemeinschaft* ke *gesselschaff*. Dilihat dari perubahan sosialnya, masyarakat lokal yang awalnya mengalami interaksi sosial yang rapat, ikatan kekeluargaan dan persahabatan yang rapat mengalami pergeseran dan perubahan yang disebabkan tempat mereka tinggal mereka sudah di beli oleh pengelola Angkasa Pura yang menggiring warga masyarakat untuk keluar dan mencari lokasi tempat tinggal yang baru.

Pergeseran dan perubahan tersebut mengakibatkan masyarakat mengadopsi ikatan sosial yang bersifat sukarela, kontraktual dan berdasarkan pada kepentingan diri sendiri. Hal ini diketahui dimana masyarakat dalam kehidupan sosialnya cenderung sukarela dalam menanamkan nilai-nilai kebersamaan, namun dalam penanaman nilai-nilai kebersamaan tersebut masyarakat juga berpikiran sementara (kontraktual) untuk menanamkan nilai-nilai kebersamaan yang sebelumnya mereka bangun dalam kehidupan sosial dilingkungan yang baru mereka tempati dan masyarakat mau menjalankan nilai-nilai kebersamaan juga cenderung dilandasi kepentingan diri sendiri.

Selanjutnya masyarakat juga bergerak dari bentuk solidaritas mekanik ke bentuk masyarakat yang bertipe solidaritas organik. Weber cenderung melihat kepada cara bertindak manusia, dimana masyarakat berkembang dari tindakan yang tradisional menjadi masyarakat yang bertindak rasional. Proses perubahan sosial pada akhirnya akan berkembang beberapa unit-unit sosial (diferensiasi) dalam masyarakat menjadi lebih kompleks Smelser. Perkembangan masyarakat, juga sangat dipengaruhi oleh perubahan tingkah laku yang terjadi dalam lingkungan aktor dengan tingkah laku aktor yang terjadi dengan adanya sebab, sehingga mengondisikan akibat-akibat yang mengikutinya kemudian.

Dalam pola hubungan sosial komunitas lokal dalam hal ini masyarakat lokal juga menbgalami pergerakan kehidupan sehari-harinya. Nampak dari tindakan dimana masyarakat berkembang dari tindakan yang tradisional menjadi masyarakat yang bertindak rasional serta proses perubahan sosial yang pada akhirnya akan berkembang melalui diferensiasi sosial dalam masyarakat yang menjadi lebih kompleks. Masyarakat lokal

hanya ingin melakukan kegiatan sosial tidak lagi dilandasi oleh keterikatan adat tradisional, melainkan mereka bertindak dan ikut serta dalam kegiatan sosial dilandasi atas akal dan pikirannya yang cenderung mengatasnamakan akal dan pikirannya.

Secara psikologis konsekuensi perubahan sosial pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berdasarkan pendekatan psikologi sosial antara lain; teori beban lingkungan, teori hambatan perilaku, teori level adaptasi, stres lingkungan dan teori ekologi. Teori beban lingkungan menganggap bahwa manusia mempunyai kapasitas yang terbatas dalam pemrosesan informasi.

Manusia memiliki kapasitas terbatas dalam pemrosesan informasi, dalam hal ini individu yang sesudah pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berubah dalam akses terbatasnya akses mata pencaharian dibidang pertanian dan industri. Sebagaimana diketahui bahwasanya lahan mereka telah dimiliki oleh pihak pengambang Angkasa Pura untuk digunakan sebagai lahan kawasan bandara, sehingga warga masyarakat sudah tidak dapat lagi mengakses lahan tersebut, meskipun lahan tersebut secara kontekstual masih berstatus lahan produktif dan telah dilindungi oleh UU Transportasi Udara.

Stimulus lingkungan melebihi kapasitas pemrosesan informasi, proses perhatian tidak akan dilakukan secara optimal. Dalam hal ini, masyarakat yang memiliki sumber daya terbatas dan tidak mampu untuk beradaptasi akan kondisi pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, meskipun telah diberikan kesempatan yang seluas-luasnya dalam hal mengakses lapangan pekerjaan, namun dikarenakan keterbatasan keterampilan dan sumber daya yang dimilikinya, sehingga mereka belum mampu bersaing untuk memperoleh pekerjaan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Manakala stimulus sedang berlangsung, dibutuhkan respon adaptif. Signifikansi stimulus akan dievaluasi melalui proses pemantauan dan keputusan dibuat atas dasar respon pengatasan masalah. Jika stimulus dapat diprediksikan dan dapat dikontrol, stimulus tersebut semakin memiliki makna untuk diproses lebih lanjut. Tetapi jika stimulus yang masuk

merupakan stimulus yang tidak dapat diprediksikan atau tidak dapat dikontrol, perhatian kecil atau mungkin pengabadian perhatian akan dilakukan. Dalam hal ini warga masyarakat yang telah dibeli lahannya oleh pihak pengembang Angkasa Pura sudah tidak lagi dapat mengakses lahan tersebut. Meskipun dalam perjanjian dan kesepakatannya dijabarkan warga masyarakat masih dapat menggunakan lahan tersebut, sepanjang pihak Angkasa Pura belum mendirikan bangunan diatas lahan tersebut. Namun karena UU Transportasi Udara yang melarang dan membatasi dalam hal mengakses seluruh fasilitas milik Angkasa Pura, maka akses ke fasilitas dalam hal ini adalah lahan sudah tidak dapat lagi dipergunakan oleh warga masyarakat.

Perhatian yang diberikan seseorang atau kelompok tidak konstan sepanjang waktu, tetapi sesuai kebutuhan. Dalam hal ini pihak Angkasa Pura selama proses transakksi jual beli lahan tersebut dianggap selesai, maka proses perhatian mereka ke warga masyarakat sudah tidak lagi dilakukan secara intensif. Bahkan, janji Angkasa Pura untuk tetap memberdayakan warga masyarakat lokal maupun yang telah dimiliki lahannya, sudah tidak lagi direalisasi.

Teori hambatan perilaku, berangkat dari premis dasar bahwa stimulasi yang berlebih atau tidak diinginkan, mendorong terjadinya *arausal* atau hambatan dalam kapasitas pemrosesan informasi. Akibatnya, orang merasa kehilangan kontrol terhadap situasi yang sedang berlangsung. Ada beberapa tipe kontrol terhadap lingkungan yaitu: kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol lingkungan. Dinamika psikologi dari privasi pada dasarnya merupakan konsep yang terdiri atas 3 dimensi.

Pertama, privasi merupakan pengontrolan *boundary,* artinya, pelanggaran terhadap *boundary* merupakan pelanggaran terhadap rivasi seseorang. Kedua, privasi dilakukan dalam upaya memperoleh optimalisasi. Ketiga, privasi merupakan proses multi mekanisme. Artinya, ada banyak cara yang dilakukan orang untuk memperoleh privasi, baik melalui ruang personal teritorial, komunikasi verbal, dan komunikasi non verbal. Ruang personal adalah ruang disekeliling individu yang senantiasa dibawah kemana saja ia pergi dan orang merasa terganggu bilamana ruang

tersebut diintervensi. Teori ini merupakan suatu pembentukan wilayah geografis untuk mencapai privasi yang optimal. Dalam kaitannya dengan usaha untuk memperoleh privasi adalah menyusun kembali setting fisik atau pindah ke lokasi lain.

Teori level adaptasi pada dasarnya sama dengan teori beban lingkungan. stimulasi level yang rendah maupun level yang tinggi memiliki akibat negatif bagi perilaku. Dengan demikian dalam teori ini dikenal perbedaan individu dalam level adaptasi. Adaptasi dilakukan ketika terjadi suatu disonasi dalam suatu sistem. Artinya ketidakseimbangan antara interaksi manusia dengan lingkungan, tuntutan lingkungan yang berlebih atau kebutuhan yang sesuai dengan situasi lingkungan. dalam hal ini, adaptasi merupakan suatu proses modifikasi kehadiran stimulus secara berkelanjutan. Semakin sering stimulus hadir maka akan terjadi pembiasaan secara psikis yang disebut adaptasi. Dalam kaitannya dengan adaptasi, proses pembiasan ini bukan bersifat mekanistis melainkan bersifat antisipatif. Wohwill (dalam Fisher, 1984), menjelaskan ada 3 tipe dimensi hubungan perilaku lingkungan, yaitu; (1) intensitas, terlalu banyak manusia atau sedikit manusia disekeliling kita, akan membuat gangguan psikologis. Terlalu banyak manusia akan membuat perasaan menjadi sesak (*crowding*) dan terlalu sedikit manusia menyebabkan individu merasa terasing (*socialisation*); (2) keanekaragaman, benda atau manusia berakibat pada pemrosesan informasi. Terlalu beraneka membuat perasaan *overload* dan keanekaragaman membuat perasaan monoton; (3) keterpolaan, berkaitan dengan kemampuan memprediksi. Jika suatu setting dengan pola yang tidak jelas dan rumit menyebabkan beban dalam pemrosesan informasi, sehingga stimulus sulit diprediksi, sedangkan pola-pola yang sangat jelas menyebabkan stimulus mudah diprediksi.

Teori psikologi lingkungan yang menitikberatkan pada perilaku manusia yang merupakan bagian dari kompleksitas ekosistem (Hawley dalam Himman dan Faturrochman, 1994). Asumsi yang dipergunakan, yaitu: (1) perilaku manusia terkait dengan konteks lingkungan. (2) interaksi timbal balik yang menguntungkan antara manusia-lingkungan. (3) interaksi-manusia lingkungan bersifat dinamis. (4) interaksi-manusia

lingkungan terjadi dalam berbagai level dan tergantung pada fungsi. Salah satu teori yang didasarkan atas pandangan ekologis adalah *behavior-setting* (settingan perilaku) yang dipelopori oleh Robert Barker dan Alam Wicker. Premis utama teori adalah *organism environment fit model* yaitu kesesuaian antara rancangan lingkungan dengan perilaku yang diakomodasikan dalam lingkungan. Dengan demikian, dimungkinkan adanya pola-pola perilaku yang telah tersusun atau disebut sebagai program yang dikaitkan dengan setting tempat. Hubungan antara manusia-lingkungan lebih dijelaskan dari sisi sifat atau karakteristik sosial seperti: kebiasaan, aturan, aktivitas tipikal, dan karakteristik fisik. Dengan mengetahui setting tempat maka dapat diprediksian perilaku/aktivitas yang terjadi.

Secara artikulasi, lebih spesifik diarahkan pada proses penyatuan antara budaya lokal dan budaya global dalam posisi yang hirarkis. Globalisasi budaya tidak selalu mengarah ke homogenisasi nilai-nilai budaya dan itensitas masyarakat lokal, karena ada tarikan budaya atau *pull of culture* dan peminzaman budaya ditandai dengan individu yang aktif, kreatif, dan fleksibel dalam mengonstruksi identitasnya lewat proses *projection* (pemilahan) dan *interjection* (pemilihan) terhadap bahan-bahan budaya, sesuai dengan kebutuhan dan kerangka berpikir budayanya yang berbeda-beda. Proses *interplay of mediation* antara budaya akan dialami secara langsung. Dalam media interplay muncul artikulasi nilai dan norma (Claude Meillassoux dan Pierre Phillipe Rey, 1972), dengan menjelaskan bahwa keberadaan moda produksi atau sistem ekonomi yang mengada di suatu negara secara bersamaan, tetapi dalam posisi yang hirarkis. Ada dominasi antara moda produksi yang satu terhadap moda produksi yang lain. Unsur budaya lokal dan budaya global mengada bersamaan, sehingga mengondisikan budaya global lebih banyak dijadikan rujukan dibanding budaya lokal. Kondisi ini membawa konsekuensi pada identitas etnis masyarakat lokal yang mengondisikan munculnya identitas baru (fitur-fitur baru), masyarakat berubah dan menjelma menjadi masyarakat kosmopolitan.

B. Kepemilikan Lahan

Eksplorasi yang penulis lakukan terkait dengan pola kepemilikan lahan yang terjadi adalah untuk mengetahui sejauh mana keterlibatan dan keiuktsertaan warga masyarakat lokal dalam proses penjualan lahan mereka kepada pengelola bandara dalam rangka proses pembebasan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Eksplorasi ini dianggap penting karena berkaitan erat dengan aspek kapitalisasi lahan yang selama ini menjadi isu utama dalam proses pembebasan lahan yang terjadi di kawasan pembangunan bandara. Sebagaimana yang ditegaskan oleh informan H. Mansyur, sebagai berikut:

> Dari segi tata penggunaan lahan, untuk tahun 2017 sudah tidak diberikan kebebasan, pihak bandara sepenuhnya telah menguasai lahan yang dimiliki oleh warga masyarakat. hal ini ditunukkan dengan cara bagi lahan yang sudah dibebaskan telah diberikan regulasi oleh pihak bandara yang didalamnya mengatur tentang penguasaan lahan tersebut. Mulai tahun 1992 sampai dengan tahun 2016 tanah yang belum diolah masih diizinkan masyarakat untuk mengolahnya, tapi tidak memungut iuran dari Bandara. Nanti tahun 2017 sudah tidak diberikan kesempatan untuk mengelola, dikarenakan adanya Kejaksaan yang melarang. Dalam pengelolaan sebelum dilaksanakan pembangunan bandara, warga masyarakat tidak ada yang menguasai lahan secara parsial, dikarenakan kepemilikan lahan dikuasai secara merata. Perlu kita tahu bahwa dikampung ini adalah satu rumpun. Masih kuat rasa kekeluargaannya. Dominan penduduk lokal yang menguasai lahan disini. Dalam penentuan harga pembebasan umumnya bervariasi. Ditetapkan oleh Tim Apprisial yang diatur oleh UU. Nilai lahan terendah pada waktu itu sebesar Rp.650.000 dan tertinggi Rp.900.000. Selanjutnya, dalam proses ganti rugi yang diberikan oleh pengelola bandara kepada masyarakat adalah berjalan lancar. Namun demikian pernah terjadi ada diantara warga masyarakat yang merasa dirugikan dalam proses ganti rugi tersebut. Selain itu juga pernah didapati kasus pembuat rinci palsu surat tanah. Pada kasus pembebasan pertama tahun 1992. Ada tanah di Bandara itu kurang lebih 800 Ha tidak bertuan. Sehingga saya menelusuri kebenarannya sampai ke Jakarta. Sampai pada akhirnya saya ke Dirjend Perhubungan untuk membuka data-data, ternyata sesuai dengan pemilik yang ada dengan luasan yang ada. Namun yang ada itu tadi, di surat C1 ada beberapa persil. Hal ini secara administrasi mengalami kejanggalan dan terjadi penyim-

> pangan administrasi. Dalam proses ganti rugi lahan ini, tidak ada yang merasa dirugikan, namun pernah didapati ada segelintir kelompok yang ingin memanfaatan momen ini untuk mereka keruk diadikan sebuah keuntungan diantaranya para pemodal yang berani untuk mengganti rugi. Sistem pembayaran melakukannya secara tunai. Yang menjadi calo adalah sistem perorangan. Mereka membayar sesuai dengan dokumen berdasakan dengan akte jual beli (H. Mansyur, Wawancara Hari Jumat, 27 April 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dari pandangan informan tersebut, diperoleh keterangan yang menonjol bahwasanya dalam proses pembebasan lahan terdapat kelompok-kelompok tertentu yang berupaya melakukan upaya ganti rugi dengan memanfaatkan modal yang mereka miliki. Dengan kata lain, mereka menutupi seluruh ganti rugi yang dilakukan oleh pemerintah, lalu mereka melakukan pembayaran kepada warga masyarakat dengan harga yang murah kemudian pemodal menaikkan harga tanah yang tidak sesuai dengan perjanian, sehingga kelompok pemodal ini memiliki dan memperoleh keuntungan yang berlipat ganda. Di samping itu, hal yang menonjol lainnya adalah ketidakseragaman dalam penentuan harga pembebasan lahan yang diberlakukan oleh pemerintah kepada warga masyarakat, sehingga warga masyarakat merasa ada yang dirugikan dan menjadi sebuah polemik yang terjadi diantara masyarakat dengan pemerintah.

Kondisi tersebut berbeda dengan pernyataan yang dikatakan oleh Syarifuddin, warga masyarakat yang juga berprofesi sebagai *secvurity* di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan sebagai berikut:

> Pada tahun 1992 dan 1994 lahan kami disini telah mendapatkan ganti rugi yang sesuai dengan harapan kami. Dimana pada saat itu harga lahan yang kami terima sudah sesuai dengan kesepakatan harga yang diberlakukan oleh pemerintah. Pada tahun itu harga yang diberlakukan oleh pemerintah adalah Rp.4.000 s.d. Rp.10.000 M2. Oleh sebab itu, harga lahan tersebut telah kami sepakati dan merelakan lahan kami untuk di jadikan sebagai kawasan pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Untuk masyarakat yang merasa ada diantara mereka yuang sampai saat ini belum sepenuhnya menerima dengan ganti rugi, itu disebabkan ada diantara mereka yang telah diperalat oleh segelintir investor yang

> mengatasnamakan pemerintah dengan melakukan pembayaran yang dilakukan dengan cara diangsur, sehingga pada prosesnya juga mengalami keterlambatan pembayaran (Syarifuddin, Wawancara Hari Sabtu, 28 April 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data hasil wawancara yang penulis lakukan, maka diperoleh keterangan bahwasanya dalam sistem pembayaran ganti rugi, ada kelompok masyarakat yang sudah sesuai dalam hal sistem ganti rugi yang dilakukan oleh pihak bandara. Hal tersebut dibuktikan melalui kesepakatan harga yang telah diterima oleh warga masyarakat sudah sesuai dengan *NJOP* yang sebelumnya disepakati oleh pemerintah. Dalam penentuan *NJOP,* pada waktu yang dilibatkan adalah sekelompok warga masyarakat yang lahannya berada dalam kawasan pengembangan bandara, disamping itu juga hadir dari unsur Kepala Kecamatan, Kepala Kelurahan/ Desa, Badan Pertanahan/ Agraria, serta instansi terkait dengan persetujuan harga dalam proses ganti rugi tersebut.

Untuk masyarakat yang masih belum puas atas keputusan yang telah mereka diterima hal itu disebabkan oleh adanya pihak-pihak investor yang melakukan cara monopoli harga lahan, sehingga harga tersebut menjadi simpang siur dan menjadi isu yang memancing warga masyarakat untuk melakukan aksi penolakan dalam proses ganti rugi lahan yang dilakukan oleh pihakn Angkasa Pura. Sementara itu, dalam proses ganti rugi juga didapati masih adanya warga masyarakat yang mengaku belum dibayarkan ganti ruginya yang disebabkan adanya penggandaan sertifikat lahan yang dimiliki oleh lebih dari satu orang pemilik lahan.

Penggandaan sertifikat tanah di lokasi pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin juga menjadi isu yang menarik. Penggandaan sertifikat tanah ini disebabkan adanya oknum-oknum yang bertujuan mendapatkan keuntungan dengan cara melakukan duplikasi sertifikat, sehingga pemilik utama tidak mendapatkan ganti rugi secara maksimal. Mereka yang melakukan duplikasi adalah oknum pemilik modal yang memiliki relasi dengan oknum-oknum penyelenggara negara, sehingga duplikasi sertifikat pun tidak dapat dicegah keberadaannya. Lokasi lahan yang diduga memiliki sertifikat ganda adalah yang berlokasi

jauh dari jangakauan keramaian warga masyarakat, namun menjadi objek utama dalam proyek pembangunan bandara, sehingga kontrol sosial yang dapat dilakukan oleh masyarakat lokal tidak dapat berjalan maksimal, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Syamsuddin, sebagai berikut:

> kalau yang kami amati di kampung kami ini pak, memang ada beberapa masyarakat lokal yang pernah mengeluh tentang kasus duplikasi sertifkat dan kasusnya sampai sekarang masih ditangani oleh kejaksanaan tinggi sulsel. Dari infomasi terakhir yang kami peroleh, bahwasanya kasus duplikasi sertifikat ini ditukangi oleh oknum-oknum pemilik modal yang bertujuan mengejar keuntungan sebanyak-banyaknya dan melakukan kerjasama dengan penyelenggara negara, sehingga duplikasi sertifkat ini terjadi (Syamsuddin, Wawancara Hari Sabtu, 11 Mei 2018 di dusunPao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan dari keterangan informan Syamsuddin, maka dapatlah diperoleh keterangan bahwa di lokasi pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin disamping mendapatkan keuntungan juga mendapatkan kerugian yang dialami oleh masyarakat lokal. Kerugian yang dimaksud adalah masih terdapatnya diantara masyarakat yang sampai saat ini proses ganti rugi mereka terkendala. Ganti rugi tersebut terkendala disebabkan karena ada diantara mereka yang memiliki duplikasi sertifikat tanah, sehingga dalam proses ganti ruginya mengalami kendala yang begitu rumit dan alot.

Dalam hal ini, pihak pemerintah belum sepenuhnya maksimal dalam mengatasi masalah tersebut, disebabkan faktor ganti rugi yang telah merka berikan sudah dianggap sebagai bagian dari kompensasi dari hasil penjualan lahan kepada pihak pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sehingga dalam implementasinya masih terdapat polemik diantara pemilik lahan dengan pengelola. Dari hasil eksplorasi yang penulis lakukan dilapangan juga ditemukan keterangan bahwa pemerintah maupun pengembang bandara sudah melakukan ganti rugi secara maksimal, hanya saja masih ada terdapat masyarakat lokal yang masih mengakui bahwasanya mereka belum sepenuhnya menerima harga kompensasi dari ganti rugi tersebut.

Selanjutnya masyarakat merasakan adanya kongkalikong dalam

penentuan harga (*penembak harga*). Mereka melakukan kongkalikong dengan pihak investor untuk membeli lahan yang dijual oleh masyarakat dengan maksud dikemudian hari investor ini memainkan harga yang tidak sesuai dengan kesepakatan diantara masyarakat dengan pihak pengembang, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Haji Arifin, sebagai berikut:

> Adanya kelompok penembak harga itu disebabkan karena masyarakat lokal, pemerintah dan oknum pengembang dengan segaja melakukan upaya menaikkan harga agar mereka memperoleh keuntungan dari hasil menaikkan harga tersebut. Kelompok penembak ini umumnya terdiri dari orang-orang yang memiliki pengalaman di bidang harga lahan. Sebagaimana yang kita ketahui, bahwasanya di lokasi pembangunan bandara ini jenis lahan disini tergolong lahan yang produkti dan juga NJOP nya termasuk tinggi. Kondisi ini yang dimanfaatkan oleh para oknum kelompok untuk memainkan harga dipasaran untuk mengejar keuntungan yang berlipat ganda—tanggapan dari pemerintah dengan maraknya kelompok penembak di lokasi lahan ini, kami anggap biasa saja. Pemerintah lebih memilih untuk bersikap apatis dibanding meresponi masukan dan kritikan yang dikatakan oleh masyarakat lokal (Haji Arifin, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data yang penulis peroleh dilapangan, maka diperoleh keterangan bahwa oknum *penembak harga* sengaja dan melakukan persekongkolan dengan oknum para pengembangan dan juga ikut terlibat di dalamnya oknum penyelenggara negara, sehingga pergerakan mereka tersusun secara sistematis dan rapi. Namun demikian, pergerakan mereka ini sudah lama dirasakan oleh masyarakat lokal dengan banyaknya masukan dan kritikan terhadap aksi oknum *penembak harga.* Dalam hal ini, respon yang diambil oleh pemerintah selaku pengambil kebijakan adalah telah melakukan upaya penelusuran terhadap siapa saja oknum-oknum yang bermain dalam proses pembebasan lahan di lokasi Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Di samping aspek keluhan kerugian yang dialami oleh masyarakat, juga terdapat aspek keuntungan yang diperoleh dari hasil penjualan lahan kepada pihak pengembang banadara dari masyarakat lokal pemilik lahan.

Aspek keuntungan yang dimaksud adalah terdapatnya diantara masyarakat lokal yang memperoleh keuntungan dari hasil penjualan lahan tersebut. Masyarakat lokal merasa diuntungkan karena dengan terjualnya lahan mereka, masyarakat lokal juga merasa diuntungkan dengan harga yang begitu menggiurkan dari pemerintah, sehingga dari hasil penjualan lahan tersebut masyarakat menggunakan keuntungannya untuk membeli lahan, membeli aset rumah, membeli aset kendaraan (roda dua mauupun roda empat), membeli aset lainnya, hingga menggunakan hasil penjualan lahan tersebut untuk berangkat ke tanah suci.

Masyarakat lokal lainnya juga menganggap bahwasanya dengan terjualnya lahan mereka kepada pihak pengembang bandara, mereka secara langsung telah membantu pemerintah dalam mengembangkan dan memajukan pembangunan di daerahnya. Masyarakat lokal juga merasa diuntungkan dengan harga yang telah sesuai dengan kesepakatan awal dan proses pembayarannya pun tidak mengalami kendala, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Haji Arifin, sebagai berikut:

> Dalam proses penentuan harga dulu semua tokoh masyarakat diundang pada saat itu, yah namanya kemarin itu harga tanah mesti masyarakat mau yang tinggi tapi, mau tidak mau harus sepakat dengan harga begitu. Termasuk dalam kesepakatan itu tidak ada yang dirugikan karena sudah sepakat contonya saya, meskipun di dalam masih adapihak yang menolak dengan kesepakatan harga tersebut. Karena sewaktu dahulu, ada namanya panitia sembilan yang menangani hal itu, itu kemarin yang membahas masalah harga lahan berapa kali masyarakat sudah negosiasi tokoh masyarakat yang tentunya setuju dengan harga segitu sehingga dibayarlah harga tanah masyarakat segitu. Kemarin itukan yang di luar bandara itu, ada kemarin itu kelas-kelas tanah artinya kalau kita memang diluar kayak seperti jalanan poros itu, mungkin harga tanah bisa saja sepuluh ribuan harganya pada saat itu. Sehingga kemarin kita disini dibayarkan empat ribu sampai dengan seribu dua ratus rupiah. Dari hasil penjualan lahan tersebut sebagian besar masyarakat di untungkan, disebabkan masyarakat banyak yang membeli aset dari hasil penjualan tersebut. Aset itu diantaranya, kendaraan roda mau pun roda empat, aset membeli lahan kembali dengan harga yang relatif murah disekitar kawasan bandara juga, aset lainnya, termasuk berangkat ke tanah suci melalui hasil penjualan lahan tersebut kepada pihak pengembang (Haji Arifin, Wawancara Hari Rabu, 16

Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data yang dari informan tersebut dari hasil penjualan pembebasan lahan di kawasan bandara ini, hampir sebagian masyarakat yang mengaku merasa untung dengan penjualan lahan tersebut, dengan diikuti beberapa diantara masyarakat lokal yang berhasil menambah aset mereka dari hasil penjualan lahan mereka kepada pihak pengembang. Masyarakat lokal juga melakukan pembelian lahan disekitaran kawasan bandara dengan harga yang relatif murah, dengan asumsi dikemudian hari bilamana ada pelebaran maupun pengembangan bandara di masa mendatang lahan mereka juga nantinya akan menjadi sasaran dalam pengembangan bandara tersebut. Dengan demikian masyarakat lokal, mengharapkan keuntungan yang berlipat ganda bilamana hal tersebut terjadi.

Selain dari pada itu juga masalah pembayaran masih mewarnai dalam proses penjualan lahan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dimana warga masyarakat lokal masih ada terdapat yang berbeda pola pikir pembayarannya. Di satu sisi masyarakat telah dilunasi pembayarannya, namun disisi lainnya masih ada warga masyarakat yang belum di lunasi pembayarannya, sebagaimana yang dikatakan oleh informan Haji Arifin, sebagai berikut:

> Nah itulah bodonya, dari pusat itu beda yang dipusat dengan yang disini, kalau saya juga kemarin itu sempat lihat di hutung-itung memang di situ Rp. 7.500, tetapi disitu belum terbagi seperti harga ini sekian dan harga ini sekian, itu belum terbagi Pak. Sehingga kemarin ada timbul konflik di bandara kemarin masalah lebinya itu, disitulah kemarin kalau buat saya meskipun pada waktu itu terungkap didapat uang sekian tetapi dengan kesepakatan kemarin mesti tidak di ini (gubris) ada namanya tokoh masayarkat itu Pak Haji Timbang membawa itu DIP ke Pos Pembayaran sempat saya lihat itu hari Pak karena semua juga masyarakat hari itu mengambil pembayaran dan tidak ada yang mau perhatikan bahwa DIP ini tidak ada yang perhatikan, sehingga saya mengatakan kemarin seandainya beliau masih hidup saat ini pasti beliau mengatan semua masalah DIP itu yang dulu saya bawakan DIP tidak ada yang perhatikan saya. Jadi artinya dalam hal ini, saya kira tidak ada saat ini yang pehatikan itu meskipun harga empat ribu rupiah dan DIPnya sekian karena DIP juga itu belum jelas karena belum ada

disitu ketentuan semua harga baik rumah maupun semua tanaman masyarakat (Haji Arifin, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Selanjutnya penulis mengeksplorasi data mengenai status dan kesepakatan yang di hasilkan dari pihak pengelola bandara, pemerintah dan masyarakat lokal dan masyarakat yang memiliki lahan dan akan dijadikan sebagai kawasan pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Haji Arifin, sebagai berikut:

> Kalau masalah pembangunan bandara baru ini pertama-tama yach termaksud perluasan lahan yang kemarin itu termaksud saya itu luas lahan saya sekitar kurang lebih satu hektar mulai tahun 1991-1993 sudah tahap ketiga itu. Tanah saya di kena pembebasan pada tahap satu,dua dan tiga ji pada saat itu harga yang disepakati masyarakat itu ada Rp4000 tapi saya belum telibat pada saat itu, dulu saya masih jadi penonton dulu memang saya sudah kerja dibandara sejak tahun 89. Kalau kepemilikan tanah terhadap saya Pak tidak ada keterkaitan dengan pembebasan tanah dengan banadra karena pada saat itu saya bekerja di bandara belum terjadi pembebasan lahan. Saya masuk kerja di Bandara murni karena potensi yang saya miliki.
>
> Tentunya kalau dengan masalah itu semua Pak perbedaan dengan sekarang itu, pasti ada semacam perkembangannya di bawa dari sana mungkin didalam ini setiap tahun pasti ada perubahan misalnya terutama masalah ekonomi, artinya bahwa yang pintar mengelolah permasalahan dulu ini masalah ekonomi yach jelaslah bagus tapi yang tidak pintar yang menurun ekonominya. Kalau kebijakan pemerintah masalah penentuan harga kemarin itu pemerintah mengadakan sosialisasi kepada masyarakat, jadi kebijakan pemerintah itu mengenai harga itu melakukan pendekatan bahwa ada memang mengatakan bahwa ada yang setuju dan ada yang tidak setujuh tetapi dalam hal ini, bahwa ada semacam yach mungkin kebanyakan yang mau di banding yang ini merasa diuntungkan. Jelas mi pak sudah banyak berubah status sosialnya dulu meskipun saya tadi bilang bahwa yang pintar-pintar itu mengelolah dalam artian bahwa lahan produktif itu dulunya dikelolah sehingga sekarang sudah dibebaskan pemiliknya dulu pintar yach dia ganti dengan beli lagi lahan yang produktif kayak sawah kah apa. Itu mi yang saya bilang tadi, kalau yang mempoyah-poyahkan uangnya pasti ketinggalan di

banding yang memanfaatkan uangnya kembali membelikan lahan produktif tentunya lebih sejaterah. Mendominasi masyarakat sekarang dalam tingkat ekonomi itu saat sekarang ini meningkat. Kalau yang sekarang disini yang lahan di bebaskan kemarin termasuk lahan produktif, begini pak setelah dibelinya sesunggunya dibeli oleh Perhubungan pada saat tahun 1990. Ceritanya yang saya dengar bahwa perhubungan yang membebaskan baru pihak angkasa pura yang mengelolah jadi angkasa pura hanya menyewa dari pemerintah. Jadi lahan yang dipakai angkasa pura sampai sekarang ini adalah lahan yang disewa oleh angkasa pura, kalau pembebasan lahan kemarin pak ada campur tangan pemerinta Maros termasuk d dalam kematian itu adalah Ibupati Maros saat itu. tentunya kalau dengan masalah itu semua perbedaan dengan sekarang itu, pasti ada semacam perkembangannya di bawa dari sana mungkin didalam ini setiap tahun pasti ada perubahan misalnya terutama masalah ekonomi, artinya bahwa yang pintar mengelolah permasalahan dulu ini masalah ekonomi yach jelaslah bagus tapi yang tidak pintar yang menurun ekonominya. Kalau yang sekarang disini yang lahan di bebaskan kemarin termaksud lahan produktif, begini pak setelah dibelinya sesunggunya dibeli oleh Perhubungan pada saat tahun 1990 (Haji Arifin, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Data selanjutnya yang penulis lakukan dari hasil eksplorasi di lapangan adalah tentang penentuan harga yang dilakukan antara masyarakat yang memilik ilahan serta pihak pengembang bandara, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Syamsuddin, berikut ini:

harga yang tanah yang dibebaskan pada tahun 1992 itu adalah Rp.4.200, musyawarah pun ada penetapan harga Rp.4.200 itu diadakan musyawarah dan yang terlibat waktu itu adalah pemerintah dan tokoh masyarakat, memang waktu itu Pak penetapan harga pada pembebasan tanah itu pada musyawarah yang dilakukan merupakan harga tanah yang memasang tarif standar Rp. 4.200 memang harga begitu sudah layak pada tahun itu. Pada waktu dulu yang kita salahkan kenapa terjadi proses pembayaran dan pada akhirnya dinyatakan selesai, tiba-tiba muncul protes tidak tau ditunggangi dari mana atau siapa yang melapor dan juga dinyatakan bahwa DIP yang sudah disepakati oleh pemerintah danmasyarakat itu tidak sesuai dari pusat, di DIP yang saya dengar itu hari adalah Rp.7000 yang diterima masyarakat hanya Rp.2.400 dan terbukti Pak pada saat itu

> yang mendampingi itu masyarakat saya ingat sekali itu, adalah suatu organisasi dari unhas yaitu organisasi MIL. Organisasi MIL ini, yang dikomandoi atau di motori oleh Pak Supriansyah (wakil bupati soppeng sekarang). Itu yang mendampingi masyarakat sampai terbongkar itu DIP ternyata Rp.7000, sampai MIL itu yang membawa masyarakat ke Jakarta, akhirnya pulang disepakati penambahan pembayaran Rp1000/meternya kembali pada waktu itu. Ada keberhasilan MIL disini berhasil mengembalikan dana Rp.1000/meternya pada setiap pemlik tanah pembebasan bandara pada tahun 1994 yang dimotori oleh Ketua MIL Bapak Supriansyah pada saat itu. Lahan saya kemarin itu yang dibebaskan lahannya sekitar 70 ARE di dasari oleh rinci. Dalam penentuan harga pada saat itu langsung masyarakat dan panitia (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data dari informan tersebut diketahui bahwasanya pada saat pembebasan lahan dan proses pembayaran ada sekelompok Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) ynag di Ketuai oleh Supriansyah, S.H., M.H. (wakil Bupati Soppeng periode 2017-2022) yang melakukan upaya pembelaan kepada warga masyarakat lokal untuk mengajukan keberatan kepada pemerintah terkait dengan pembebasan lahan yang telah di-sepakati. Masyarakat merasa ada terdapat ketimpangan dan ketidakadilan oleh karena pada proses pembayarannya tidak sepenuhnya dilakukan secara tunai, melainkan diangsur. Berbeda dengan pada proses kesepakatan sebelum dilaksanakan pembayaran terhadap pemilik lahan. Selanjutnya hal ini diyakini oleh masyarakat lokal bahwa terdapat ketimpangan dan kecurangan dalam proses pembayaran. Masyarakat lokal menduga bahwa dana yang diperuntukkan untuk membayar ganti rugi lahan tersebut tidak langsung dibayarkan, melainkan dipergunakan untuk kebutuhan lainnya yang berakibat adanya keberatan yang dilakukan oleh warga masyarakat.

Data informan selanjutnya menggambarkan hasil perpindahan lahan yang dialami oleh masyarakat lokal akibat dari pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dimana masyarakat lokal sudah mengalami perpindahan sebanyak 3 kali sejak dibangunnya bandara tersebut sebagai pusat kawasan pengembangannya, sebagaimana yang di tegaskan oleh informan Syamsuddin, berikut ini:

> Sejak perkembangan kawasan bandara internasional hasanuddin makassar, dari tahun 1992 sampai sekarang ini tahun 2018, kami itu sudah tiga kali kami dibebaskan oleh pihak bandara dlamhal ini angkasapura. Jadi itu tadi yang terkait menyangkut masalah pelaksanaan pembebasan lahan bandara karena selalu mengikutkan pemerinyah didalamnya dan disisi lain yach tentunya kami selaku warga masyarakat harus patuh dan hormat kepada pemerintahnya jadi kita tidak pernah melakukan bahkan berniat serta berfikir untuk mengikuti atau bahkan tidak mau melepaskan tanah atau hak wilayah kami disini. Namun terkait dengan apa yang saya berikan, apa yang kami berikan selaku masyarakat, kalau saya pikirkan Pak dan berdasarkan juga perkembangan yang ada tidak selayaknya kami sebagai warga masyarakat, ini hidup dalam keadaan seperti ini, maksudnya baik dalam peningkatan ekonomi, maupun dari segi pemberdayaan masyarakat kami disini karena pada umumnya kami juga melihat dari segi tingkatan pendidikan juga di dusun Pao-pao juga berlatar belakang pendidikan SMA (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Data tersebut menunjukkan bahwasanya informan yang berada di lokasi pengembangan bandara mengalami perpindahan sebanyak 3 kali yang disebabkan oleh lahan mereka digunakan sebagai kawasan pengembangan bandara. Namun dalam perkembangannya, mereka rela melepaskan lahannya yang dipergunakan sebagai kawasan pengembangan bandara serta demi untuk melihat pengembangan yang terjadi dimasa depan dalam pembangunan bandara. Hal tersebut tidak diikuti oleh terjadinya keuntungan yang mereka alami yang disebakan hasil dari penjualan lahannya kepada pengembang. Masyarakat justru merasa rugi dengan ganti rugi yang disediakan oleh pemerintah dikarenakn lahan yang dahulunya mereka serahkan kepada pihak pengembang adalah lahan yang produktif. Berbeda halnya dengan lahan mereka yang saat ini mereka tempati dimana tingkat produktivitasnya masih kalah jauh dibanding lahan sebelumnya.

Dari hasil eksplorasi data tersebut, dapatlah menggambarkan bahwasanya tidak semuanya warga masyarakat lokal utamanya yang memiliki lahan merasa diuntungkan disebabkan ganti rugi yang dilakukan pengembang. Ada diantara warga masyarakat yang dirugikan disebakan lahan yang mereka sebelumnya jauh lebih baik dibanding lahan yang

mereka miliki saat ini. Disamping itu pula warga masyarakat lokal merasa ganti rugi yang mereka terima tidak sebanding dengan kondisi lahannya.

Dari hasil penjualan lahan tersebut masyarakat lokal hanya bisa membeli kembali lahan yang baru guna mereka jadikan sebagai tempat untuk mencukupi kebutuhan rumah tangganya disekitar lokasi yang mereka tempati saat ini, sebagaimana yang ditegaskan informan Syamsuddin, berikut ini:

> Yang jelas hasil uang pembebasan lahan tersebut langsung dibelikan lagi lahan, dibandingankan dengan lahan yang dulu dengan lahan yang sekarang adalah lebih sangat menguntuingkan lahan yang kemarin yang menjadi pembebasan lahan bandara. Tidak ada sama sekali kerjasama yang dilakukan oleh angakasapura dalam pelaksanaan pembangunan dalam kawasan bandara terhadap masyarakat. Kalau masalah penolakan itu Pak belum pernah ada (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dari hasil penjualan tersebut masyarakat lokal berharap akan melakukan upaya pembelian lahan kembali dengan harapan akan dapat dijadikan sebagai sumber mata pencaharian mereka, seperti waktu mereka memiliki lahan di kawasan pengembangan bandara. Selanjutnya data informasi mengenai isu perluasan lahan yang menjadi bagian dari perencanaan proyek di masa yang datang bagi pihak pengelola bandara, juga ditanggapi oleh informan Syamsuddin, sebagai berikut:

> yang seingat saya dan setau saya Pak, itu belum terjadi karena memang kalaupun ada perencanaan untuk perluasan pembebasan tanah di pao-pao ini, kan kita tidak tau kapan terlaksananya itu dan terkait menyangkut masalah istilah penembak atau apa, ada beberapa mungkin terjadi tapidiantara mereka sendiri berkeluarga artinya karena kebutuhannya terkain kebutuhan sekolah anaknya atau kebutuhan keluarganya sehingga biasa ada transsaksi jual beli. Penduduk yang lebih banyak Kknya adalah penduduk pao-pao yang jadi bandara sekarang di bandingkan pendudukan tempat kami sekarang dan semua masyarakat sudah tersebat dimana-mana seperti ada yang di Sudiang, ada yang pindah di pombongi. Adapun komunisakasi antar warga yang kemarin yang kini sudah tersebar dimana-mana masih erat menjalin komunikasi dan silatuhrahmi antar penduduk dulu dengan yang sekarang. Kalau maslah gotong royog pak setelah jadinya bandara itu masih terjalin juga gotong-

royong sesama penduduk namun skalanya tidak seramai pada waktu kita ada didalam. Jika ada lagi pembebasan lahan tentunya kami akan melakukan strategi mengenai tarif yang kami akan masyarakat yang kami sepakati yang memang dananya tersebut nanti tentunya bisa kita kembangkan setelah kita keluar dari sini. Kami memang berharap baik kami selaku masyarakat maupun pemerintah menyepakati satu titik lokasi yang menjadi tempat baru, sehingga masyarakat tidak terpencar-pencar dan minimal kita bisa sama-sama di situ, dengan sistem gotong royong (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan informasi yang diberitakan oleh informan tersebut, maka dapatlah diketahui bahwasanya lahan mereka yang selanjutnya akan menjadi proyek pembangunan bandara di masa yang datang mereka akan membuatkan strategi agar harga lahan tersebut sesuai dengan harapannya, sehingga mereka tidak lagi merasakan hal yang sama seperti mereka mengalami kejadian dimasa pembebasan di awal pembangunan bandara. Masyarakat lokal ingin menaruh harapan kepada pemerintah agar menjadi fasilitator dalam hal penyepakatan harga, sehingga masyarakat secara keseluruhan di untungkan.

Selanjutnya keterangan mengenai status kepemilikan lahan dan juga proses penjualannya menjadi isu menarik yang penulis temukan di lapangan melalui keterangan dari informan Frida, S.Kom, selalu *Comunication Officer* sebagaimana yang ditegaskan sebagai berikut:

Mengenai komunikasi antara pihak angkasa pura dengan masyarakat di sekitar terutama masyarakat yang pernah terkena pembebasan lahan dan masyarakat yang menjadi binaan angkasa pura itu, kalau untuk disekitar bandara memang ada program yang namanya Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan (PKBL) itu diutamakan disekitar bandara tetapi tidak memungkinkan untuk kabupaten-kabupaten lain, di luar kabupaten Maros maupun Makassar. Kita tetap kontinyu itu untuk kemitraan programnya, kita undang dan biasanya langsung ke CS Area Pak, saya sebagai Humas itu pendampingan saja langsung CS Area yang menghubungi ke masyarakatnya, jadi nanti mereka yang berkoordinasi. Terus kalau untuk pembebasan lahan, biasangan kita mengadakan sosialisasi terlebih dahulu baik dengan pemerintah maupun dengan masyarakat. Biasanya kita kepemerintah dulu sih Pak kita booking

> lahan dulukan lalu pemerintah nanti yang bersama kami mengadakan sosioalisasi kepada masyarakat di daerah yang akan di beli lahannya oleh kami itu aja sih yang penting sosialisasi (Frida, S.Kom, Wawancara Hari Rabu, 14 Juni 2018 di Kantor Angkasa Pura Mandai Kabupaten Maros).

Dari keterangan informan tersebut, diketahui bahwa untuk masalah pembebasan dan penentuan harga lahan bagi masyarakat telah ditentukan melalui Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan (PKBL) yang bertujuan untuk memberdayakan dan mengarahkan warga masyarakat lokal untuk ikut serta dalam membantu pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Program ini juga bertujuan untuk menggerakkan dan membangkitkan aspirasi warga masyarakat agar berpartisipasi dengan jalan ikut serta dalam kelestarian lingkungan yang bertujuan untuk menghasilkan lingkungan yang lebih asri yang disebabkan oleh pembangunan yang telah dilakukan oleh pihak pengelola bandara.

Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan (PKBL) sebelumnya telah dilakukan sebelum dan sesudah pembangunan kawasan bandara, sehingga masyarakat lokal dapat terbantukan untuk dapat mengembangkan keterampilan dan wawasan lingkungan mereka mengenai keterlibatan dalam mengelola lingkungan. Selanjutnya, PKBM ini juga memiliki tujuan agar masyarakat sadar akan kebersihan dan kelestarian lingkungan yang berdomisili di sekitar kawasan bandara. Pelaksanaan program ini dilakukan secara berkelanjutan yang memlui proses *costumer service* yang telah disediakan sebelumnya oleh pengelola bandara.

Dari hasil eksplorasi penelitian tersebut diperoleh keterangan dari informan H. Mansyur, bahwa dalam proses pembebasan lahan terdapat kelompok-kelompok tertentu yang berupaya melakukan upaya ganti rugi dengan memanfaatkan modal yang mereka miliki. Dengan kata lain, mereka menutupi seluruh ganti rugi yang dilakukan oleh pemerintah, lalu mereka melakukan pembayaran kepada warga masyarakat dengan harga yang murah kemudian pemodal menaikkan harga tanah yang tidak sesuai dengan perjanian, sehingga kelompok pemodal ini memiliki dan memperoleh keuntungan yang berlipat ganda. Di samping itu, hal yang menonjol lainnya adalah ketidakseragaman dalam penentuan harga pembebasan

lahan yang diberlakukan oleh pemerintah kepada warga masyarakat, sehingga warga masyarakat merasa ada yang dirugikan dan menjadi sebuah polemik yang terjadi diantara masyarakat dengan pemerintah.

Selanjutnya informan Syarifuddin, bahwa sistem pembayaran ganti rugi, ada kelompok masyarakat yang sudah sesuai dalam hal sistem ganti rugi yang dilakukan oleh pihak bandara. Hal tersebut dibuktikan melalui kesepakatan harga yang telah diterima oleh warga masyarakat sudah sesuai dengan *NJOP* yang sebelumnya disepakati oleh pemerintah. Dalam penentuan *NJOP,* pada waktu yang dilibatkan adalah sekelompok warga masyarakat yang lahannya berada dalam kawasan pengembangan bandara, disamping itu juga hadir dari unsur Kepala Kecamatan, Kepala Kelurahan/ Desa, Badan Pertanahan/Agraria, serta instansi terkait dengan persetujuan harga dalam proses ganti rugi tersebut.

Untuk masyarakat yang masih belum puas atas keputusan yang telah mereka diterima hal itu disebabkan oleh adanya pihak-pihak investor yang melakukan cara monopoli harga lahan, sehingga harga tersebut menjadi simpang siur dan menjadi isu yang memancing warga masyarakat untuk melakukan aksi penolakan dalam proses ganti rugi lahan yang dilakukan oleh pihakn Angkasa Pura. Sementara itu, dalam proses ganti rugi juga didapati masih adanya warga masyarakat yang mengaku belum dibayarkan ganti ruginya yang disebabkan adanya penggandaan sertifikat lahan yang dimiliki oleh lebih dari satu orang pemilik lahan.

Selain dari pada itu, juga terdapatnya penggandaan sertifikat tanah di lokasi pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin juga menjadi isu yang menarik. Penggandaan sertifikat tanah ini disebabkan adanya oknum-oknum yang bertujuan mendapatkan keuntungan dengan cara melakukan duplikasi sertifikat, sehingga pemilik utama tidak mendapatkan ganti rugi secara maksimal. Mereka yang melakukan duplikasi adalah oknum pemilik modal yang memiliki relasi dengan oknum-oknum penyelenggara negara, sehingga duplikasi sertifikat pun tidak dapat dicegah keberadaannya. Lokasi lahan yang diduga memiliki sertifikat ganda adalah yang berlokasi jauh dari jangakauan keramaian warga masyarakat, namun menjadi objek utama dalam proyek pembangunan

bandara, sehingga kontrol sosial yang dapat dilakukan oleh masyarakat lokal tidak dapat berjalan maksimal.

Selanjutnya informan Syamsuddin, bahwa di lokasi pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin disamping mendapatkan keuntungan juga mendapatkan kerugian yang dialami oleh masyarakat lokal. Kerugian yang dimaksud adalah masih terdapatnya diantara masyarakat yang sampai saat ini proses ganti rugi mereka terkendala. Ganti rugi tersebut terkendala disebabkan karena ada diantara mereka yang memiliki duplikasi sertifikat tanah, sehingga dalam proses ganti ruginya mengalami kendala yang begitu rumit dan alot.

Dalam hal ini, pihak pemerintah belum sepenuhnya maksimal dalam mengatasi masalah tersebut, disebabkan faktor ganti rugi yang telah merka berikan sudah dianggap sebagai bagian dari kompensasi dari hasil penjualan lahan kepada pihak pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sehingga dalam implementasinya masih terdapat polemik diantara pemilik lahan dengan pengelola. Dari hasil eksplorasi yang penulis lakukan dilapangan juga ditemukan keterangan bahwa pemerintah maupun pengembang bandara sudah melakukan ganti rugi secara maksimal, hanya saja masih ada terdapat masyarakat lokal yang masih mengakui bahwasanya mereka belum sepenuhnya menerima harga kompensasi dari ganti rugi tersebut.

Temuan penelitian adalah masyarakat merasakan adanya kongkalikong dalam penentuan harga (*penembak harga*). Mereka melakukan kongkalikong dengan pihak investor untuk membeli lahan yang dijual oleh masyarakat dengan maksud dikemudian hari investor ini memainkan harga yang tidak sesuai dengan kesepakatan diantara masyarakat dengan pihak pengembang.

Selanjutnya informan Haji Arifin, bahwa oknum *penembak harga* sengaja dan melakukan persekonkolan dengan oknum para pengembangan dan juga ikut terlibat didalamnyua oknum penyelenggara negara, sehingga pergerakan mereka tersusun secara sistematis dan rapi. Namun demikian, pergerakan mereka ini sudah lama dirasakan oleh masyarakat lokal dengan banyaknya masukan dan kritikan terhadap aksi oknum *penembak harga.*

Dalam hal ini, respon yang diambil oleh pemerintah selaku pengambil kebijakan adalah telah melakukan upaya penelusuran terhadap siapa saja oknum-oknum yang bermain dalam proses pembebasan lahan di lokasi Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Disamping aspek keluhan kerugian yang dialami oleh masyarakat, juga terdapat aspek keuntungan yang diperoleh dari hasil penjualan lahan kepada pihak pengembang banadara dari masyarakat lokal pemilik lahan. Aspek keuntungan yang dimaksud adalah terdapatnya diantara masyarakat lokal yang memperoleh keuntungan dari hasil penjualan lahan tersebut. Masyarakat lokal merasa diuntungkan karena dengan terjualnya lahan mereka, masyarakat lokal juga merasa diuntungkan dengan harga yang begitu menggiurkan dari pemerintah, sehingga dari hasil penjualan lahan tersebut masyarakat menggunakan keuntungannya untuk membeli lahan, membeli aset rumah, membeli aset kendaraan (roda dua mauupun roda empat), membeli aset lainnya, hingga menggunakan hasil penjualan lahan tersebut untuk berangkat ke tanah suci. Masyarakat lokal lainnya juga menganggap bahwasanya dengan terjualnya lahan mereka kepada pihak pengembang bandara, mereka secara langsung telah membantu pemerintah dalam mengembangkan dan memajukan pembangunan di daerahnya.

Selanjutnya informan Haji Arifin, bahwa dari hasil penjualan pembebasan lahan di kawasan bandara ini, hampir sebagian masyarakat yang mengaku merasa untung dengan penjualan lahan tersebut, dengan diikuti beberapa diantara masyarakat lokal yang berhasil menambah aset mereka dari hasil penjualan lahan mereka kepada pihak pengembang. Masyarakat lokal juga melakukan pembelian lahan disekitaran kawasan bandara dengan harga yang relatif murah, dengan asumsi dikemudian hari bilamana ada pelebaran maupun pengembangan bandara di masa mendatang lahan mereka juga nantinya akan menjadi sasaran dalam pengembangan bandara tersebut. Dengan demikian masyarakat lokal, mengharapkan keuntungan yang berlipat ganda bilamana hal tersebut terjadi. Selain dari pada itu juga masalah pembayaran masih mewarnai dalam proses penjualan lahan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dimana warga masyarakat lokal masih ada terdapat yang berbeda pola

pikir pembayarannya.

Selanjutnya informan Syamsuddin, bahwa pada saat pembebasan lahan dan proses pembayaran ada sekelompok Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) ynag di Ketuai oleh Supriansyah, S.H., M.H. (wakil Bupati Soppeng periode 2017-2022) yang melakukan upaya pembelaan kepada warga masyarakat lokal untuk mengajukan keberatan kepada pemerintah terkait dengan pembebasan lahan yang telah disepakati. Masyarakat merasa ada terdapat ketimpangan dan ketidakadilan oleh karena pada proses pembayarannya tidak sepenuhnya dilakukan secara tunai, melainkan diangsur. Berbeda dengan pada proses kesepakatan sebelum dilaksanakan pembayaran terhadap pemilik lahan. Selanjutnya hal ini diyakini oleh masyarakat lokal bahwa terdapat ketimpangan dan kecurangan dalam proses pembayaran. Masyarakat lokal menduga bahwa dana yang diperuntukkan untuk membayar ganti rugi lahan tersebut tidak langsung dibayarkan, melainkan dipergunakan untuk kebutuhan lainnya yang berakibat adanya keberatan yang dilakukan oleh warga masyarakat. Data informan selanjutnya menggambarkan hasil perpindahan lahan yang dialami oleh masyarakat lokal akibat dari pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dimana masyarakat lokal sudah mengalami perpindahan sebanyak 3 kali sejak dibangunnya bandara tersebut sebagai pusat kawasan pengembangannya.

Dari temuan penelitian diketahui bahwa tidak semuanya warga masyarakat lokal utamanya yang memiliki lahan merasa diuntungkan disebabkan ganti rugi yang dilakukan pengembang. Ada diantara warga masyarakat yang dirugikan disebakan lahan yang mereka sebelumnya jauh lebih baik dibanding lahan yang mereka miliki saat ini. Disamping itu pula warga masyarakat lokal merasa ganti rugi yang mereka terima tidak sebanding dengan kondisi lahannya. Seperti yang dijelaskan informan Syamsuddin, bahwa lahan mereka yang selanjutnya akan menjadi proyek pembangunan bandara di masa yang datang mereka akan membuatkan strategi agar harga lahan tersebut sesuai dengan harapannya, sehingga mereka tidak lagi merasakan hal yang sama seperti mereka mengalami kejadian dimasa pembebasan di awal pembangunan bandara. Masyarakat

lokal ingin menaruh harapan kepada pemerintah agar menjadi fasilitator dalam hal penyepakatan harga, sehingga masyarakat secara keseluruhan di untungkan.

Selanjutnya keterangan mengenai status kepemilikan lahan dan juga proses penjualannya sebagaimana yang dikatakan oleh informan Frida, S.Kom. bahwa untuk masalah pembebasan dan penentuan harga lahan bagi masyarakat telah ditentukan melalui Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan (PKBL) yang bertujuan untuk memberdayakan dan mengarahkan warga masyarakat lokal untuk ikut serta dalam membantu pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Program ini juga bertujuan untuk menggerakkan dan membangkitkan aspirasi warga masyarakat agar berpartisipasi dengan jalan ikut serta dalam kelestarian lingkungan yang bertujuan untuk menghasilkan lingkungan yang lebih asri yang disebabkan oleh pembangunan yang telah dilakukan oleh pihak pengelola bandara.

Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan (PKBL) sebelumnya telah dilakukan sebelum dan sesudah pembangunan kawasan bandara, sehingga masyarakat lokal dapat terbantukan untuk dapat mengembangkan keterampilan dan wawasan lingkungan mereka mengenai keterlibatan dalam mengelola lingkungan. Selanjutnya, PKBM ini juga memiliki tujuan agar masyarakat sadar akan kebersihan dan kelestarian lingkungan yang berdomisili di sekitar kawasan bandara. Pelaksanaan program ini dilakukan secara berkelanjutan yang melalui proses *costumer service* yang telah disediakan sebelumnya oleh pengelola bandara.

Dalam pandangan Lefebvre (1991), ruang senantiasa adalah ruang sosial karena *space is a social product*. Untuk memahami ruang sebagai produk sosial, pertama-tama penting bagi kita untuk ke luar dari kebiasaan dan pemahaman lama dalam memahami ruang sebagaiman dibayangkan sebagai semacam realitas material yang independen atau pemahaman ruang sebagai swadiri (*space in itself*). Bertentangan dengan pandangan ruang sebagai swadiri, Lefevbre menggunakan konsep *production of space* (produksi ruang), yang berisi pemahaman ruang yang secara fundamental terikat pada realitas sosial. Baginya pemahaman ruang sebagai *in itself*,

tidak akan pernah menemukan titik mula epistemologis yang memadai. Ia menegaskan bahwa ruang tidak pernah ada "sebagaimana dirinya", ia diproduksi secara sosial.

Sejarah dari pengetahuan akan menghilangkan lokalitas keseimbangan ruang sebagai akibat dari akumulasi ruang yang terbarukan (akumulasi sumber daya ruang yang alami, meliputi; pengetahuan, teknologi, uang, penghargaan, objek, dan simbol lapangan pekerjaan). Ruang merupakan suatu yang vital bagi yang sosial. Dalam hal ini ia juga mengakui pentingnya pengalaman kehidupan dalam waktu dalam produksi sosial ruang. Mengenai hubungan antara ruang dengan waktu dalam pengalaman itu ia menegaskan: *They live time, after all; they are in time. Yet all anyone sees is movements. In nature, time is apprehended within space–in the very heart of space*. Pandangan mengenai "*time in and through space*" merupakan hal yang sangat penting dalam memahami yang sosial atau "ruang hidup". Di sini Lefebvre memfokuskan diri pada bagaimana ruang sosial diproduksi. Ruang Sosial bukanlah sebuah "benda" melainkan seperangkat relasi antara obyek-obyek dan produk material.

Untuk menjelaskan ruang sebagai produk sosial ini, Lefebvre mengajukan dimensi *triadic* dari ruang yang menunjukkan produksi spasial itu yakni; Pertama, praktik spasial. Konsep ini merujuk pada dimensi berbagai praktik dan aktivitas serta relasi sosial. Klasifikiasi spasial menekankan aspek aktivitas yang simultan. Dalam bentuk yang konkret Pratik spasial berisi berbagai jaringan interaksi, komunikasi serta berbagai proses produksi dan pertukaran dalam masayarakat yang tumbuh dalam kehidupan sehari-hari. Praktik sosial dalam perspektif Lefebvre selalu mengapropriasi ruang-ruang fisik tempat praktik sosial terjadi atau berlangsung. Apropriasi dapat berupa tindakan fisik dan konkret memberi tindakan atau melalui konstruksi ilmu pengetahuan yang memungkinkan praktik pemaknaan terhadap ruang, yang merupakan sebuah pemfungsian spesifik terhadap ruang (*specific use of space*).

Menyesuaikan dengan penggunaan spesifik ruang, setiap praktik sosial, menurut Lefebvre, selain berimplikasi ruang juga merupakan

konstitusi dari kategorisasi dan pengunaan spesifik ruang yang disebutkan di atas. Setiap praktik sosial selalu menemukan ruangnya sendiri dan sebaliknya, praktik sosial merupakan praktik yang disadari atau tidak, menciptakan (Lefebvre menggunakan istilah "memproduksi") ruang. Praktik sosial selalu menginvestasikan makna tertentu kepada sebuah ruang dan membuat sebuah ruang menjadi "tempat." Secara geografis dan geopolitik, ruang yang telah dimaknai sebagai tempat adalah *locus* (lokasi). Praktik sosial, disadari atau tidak, melakukan pemaknaan-pemakaan itu terus-menerus.

Manakala seorang petani menanami sebidang tanah dengan singkong, dapat dikatakan bahwa ia sedang memaknai sebuah ruang (berupa tanah kosong) sebagai ladang. Ladang ini menjadi tempatnya melakukan aktivitas produksi. Jika kemudian ia mengurus hak kepemilikan atas sebidang tanah tersebut melalui kantor urusan agraria, maka pemaknaan tersebut menjadi lebih spesifik. Ia memberikan kategori geografis untuk menjelaskan bahwa aktivitas produksinya menanam singkong berada pada lokasi geografis tertentu. Merujuk pada representasi ruang dalam berbagai imej dan konseptualisasi sehingga sesuatu disebut sebagai ruang. Representasi ruang merujuk pada berbagai upaya verbalisasi bentuk dari ruang: bahasa, ideologi.

Lefebvre menjelaskan bahwa ruang yang dikonseptualisasi sebagai wacana adalah ruang itu sendiri. Secara terstruktur, ruang dikonseptualisasi menjadi sebuah abstraksi dan ilmu oleh para ilmuwan, seperti arsitek, ahli planologi, insinyur sipil, pemegang kebijakan, pemerintah. Abstraksi secara terus-menerus diwacanakan pada akhirnya menjadikan ruang runtuh ke dalam representasi.

Ruang urban merupakan contoh yang paling tepat. Terminologi "Ruang Urban" itu sendiri merupakan produksi dari praktik intelektual melalui sistem tanda yang verbal, dan terartikulasikan dalam ruang ilmu pengetahuan. Terminologi Ruang Urban hadir sebagai istilah yang merepresentasikan ruang hidup (*lived space*) manusia kontemporer di perkotaan. Dalam ruang hidup ini, praktik spasial terjadi dan terus-menerus mengapropriasi spasialitas sehari-hari manusia urban. Lebih jauh lagi,

spasialitas ini kemudian dipersepsi oleh ilmuwan yang ahli di bidang ruang (sebagai *perceived space*) dan kemudian secara verbal dipersoalkan dalam berbagai diskusi akademik. Hasil dialog akademis tersebut menghasilkan ruang baru (berupa *conceived space*), yaitu wacana ilmiah tentang ruang (dari ruang fisik di kota) yang dibicarakan. Dari situlah konsepsi terhadap ruang tertentu hadir dan melembaga sebagai wacana. Dalam situasi ini, gagasan seorang arsitek atau desainer interior tentang ruang tidur yang ia gambar di buku sketsanya sudah merupakan sebuah ruang.

Ruang yang kemudian diproduksinya secara fisik tidak akan mungkin mewujud tanpa adanya gagasan dan sketsa tersebut. Relasi antara gagasan terhadap ruang dengan praktik spasial merupakan sebuah kontinum tempat historisitas manusia direproduksi terus-menerus (melalui praktik spasial dan relasi sosial) sebagai konstruksi sosio-historis. Hal inilah yang Lefebvre maksud sebagai relasi antara *Perceived*, *Conceived* dan *Lived Space*.

Representasi ruang membuka peluang bagi ruang yang tadinya tidak hadir dalam kesadaran menjadi "ditemukan" oleh peradaban. Perkembangan ilmu pengetahuan dan peradaban manusia telah memungkinkan manusia mengubah "ruang alamiah" menjadi "kota." Hal tersebut dimulai ketika ruang masuk ke dalam kesadaran manusia, masuk ke dalam sistem verbal manusia melalui percakapan dan perlahan membangun episteme tentang ruang. Melalui praktik simbolik dalam bahasa, ilmu pengetahuan dan struktur pemaknaannyalah manusia menciptakan ruang-ruang dalam sistem representasi.

Representasi ruang, dalam konteks ini, berfungsi sebagai penata dari berbagai relasi yang menghubungkan ruang-ruang tertentu dengan berbagai wacana di luar ruang itu sendiri. Representasi inilah yang memberikan jalan bagi manusia untuk membingkai ruang pada konteksnya, dan kemudian memaknainya melalui sistem tanda, kode dan bahasa. Pemaknaan ini diperlukan agar ilmu pengetahuan tentang ruang dapat dikembangtumbuhkan, dan dengan demikian manusia dapat menempatkan dirinya sebagai pengendali dari berbagai relasi antar-ruang yang terjadi.

Manusia membutuhkan ilmu pengetahuan tentang ruang agar dapat memroyeksikan dirinya dan orang lain dalam sebuah ruang.

Geografi, arsitektur dan planologi merupakan sarana manusia untuk membangun relasi antar-ruang agar manusia dapat menguasai dan mengendalikan ruang-ruang di sekelilingnya, baik yang hadir secara fisik sebagai realitas yang belum dimaknai, maupun yang telah dimaknai melalui aktivitas produksi ruang. Interseksi antar-wacana ilmu pengetahuan dengan keinginan untuk mengontrol ruang dapat ditemukan secara konkret dalam abstraksi ekonomi yang berimposisi terhadap ruang tersebut. Pada momen tertentu, ilmu pengetahuan tentang ruang berbalik menjadi sarana bagi praktik kapitalisasi ruang yang didominasi logika atau abstraksi ekonomi.

Ilmu pengetahuan membantu manusia memaknai ruang sebagai *perceived space*, yaitu ruang yang dipersepsi dalam kerangka pikir tertentu dan dikonversi ke dalam sistem representasi tertentu dan menjadikan ruang dalam tataran *conceived space* sebagai ruang yang semata simbolik. Simbolisme tersebut mewujud dalam spasialisasi dominan yang sesungguhnya memarjinalisasi *Lived Space* (Ruang yang Dihidupi). Persoalan yang dicermati Lefebvre adalah bagaimana relasi antar-ruang yang termapankan melalui struktur ilmu pengetahuan juga memapankan relasi antara manusia dengan objek dalam sebuah ruang yang direpresentasikan. Dalam situasi ini, manusia tersubordinasi ke dalam kerangka logika geopolitik yang dilakukan kelompok dominan. Ruang urban yang dihidupi manusia kini telah membangun logika spasialnya sendiri untuk memapankan posisi dominan sebagai penguasa, dan lebih jauh lagi, logika spasial tersebut diperlukan untuk memaksa masyarakat urban memahami hirarki kekuasaan yang ditanamkan negara ke dalam ruang urbannya. Menjadi penting misalnya, kantor pemerintah berada di pusat kota dengan alun-alun yang besar dan luas, alih-alih ruang publik. Namun ruang publik ini menuntut semua orang untuk berperilaku sesuai dengan keinginan penguasa.

Ruang Representasi berisi dimensi simbolik dari ruang. Ruang Representasi menegakkan elemen yang bukan merujuk pada ruang itu

sendiri melainkan kepada sesuatu yang lain di luar ruang; kekuatan adikodrati, bahasa, negara, prinsip-prinsip maskulinitas dan feminimitas. Dimensi produksi ruang ini merupakan dimensi imajinatif yang menghubungkan ruang dengan simbol-simbol dan makna seperti monumen, artefak, tugu.

Ruang publik yang seharusnya dalam konsep Habermas menjadi ruang tempat konsensus terbangun karena pertemuan kepentingan dari berbagai kelompok yang (dipaksa menjadi) egalitarian, dalam konsep Lefebvre menjadi pisau bermata dua. Di satu sisi hal tersebut dapat terjadi jika kekuasaan yang beroperasi melalui spasialisasi dominan berhasil menemukan logika umum, untuk diterjemahkan ke dalam berbagai wacana kepentingan. Maka menurut Lefebvre, Ruang Representasional hanya menghasilkan hal-hal yang simbolik sifatnya. Menjadi persoalan adalah, karena seringkali produk simbolik Ruang Representasional ini terjebak dalam trend estetik, ia menjadi temporer dan mudah sekali kehilangan momentumnya.

Dalam praktik spasial, ruang sosial muncul sebagai rantai yang menghubungkan berbagai jaringan aktivitas di mana di dalamnya juga terdapat dimensi material dari interaksi itu. Dalam Representasi Ruang, praktik spasial secara linguistik didefinisikan dan mendapatkan demarkasi sebagai ruang. Representasi di sini berfungsi sebagai skema yang mengorganisasikan atau kerangka bagi komunikasi dan orientasi yang memungkinkan interaksi sosial. Pada Ruang Representasi terdapat berbagai kompleks pengalaman. Dengan dasar ketiga dimensi produksi sosial itu, Lefebvre (1991) merumuskan tiga karakter dari ruang sebagai produk sosial; (1) *Perceived space*: setiap ruang memiliki aspek perseptif dalam arti ia bisa diakses oleh panca indera sehingga memungkinkan terjadinya praktik sosial. Ini yang merupakan elemen material yang mengjonstitusi ruang; (2) *Conceived space*: ruang tidak dapat dipersepsi tanpa dipahami atau diterima dalam pikiran. Pemahaman mengenai ruang selalu juga merupakan produksi pengetahuan; (3) *Lived space*: dimensi ketiga dari produksi ruang adalah pengelaman kehidupan. Dimensi ini merujuk pada dunia sebagaimana dialami oleh manusia dalam praktik kehidupan sehari-

hari. Kehidupan dan pengalaman manusia menurutnya tidak dapat sepenuhnya dijelaskan oleh analisa teoritis. Senantiasa terdapat surplus, sisa atau residu yang lolos dari bahasa atau konsep, dan seringkali hanya dapat diekspresikan melalui bentuk-bentuk artistik.

Ketiga elemen ini, menurut Lefebvre mendasari seluruh pemaknaan kita mengenai masyarakat dan perkembangannya. Sejarah bagi Lefebvre merupakan sejarah ruang, yakni dialektika antara praktik ruang dan persepsi ruang (*le perçu*), representasi ruang atau konseptualisasi ruang (*le conçu*) dan dimensi-dimensi residual yang tumbuh dalam pengalaman kehidupan dan tidak dapat dikerangkakan oleh konsep mengenai ruang itu (*le vécu*). Di sini, Lefebvre mendasarkan diri pada dua tradisi filsafat sekaligus yakni materialisme dan idealisme. Dengan itu ruang, di dalam Lefebvre, selalu didirikan atas kondisi-kondisi material yang konkret, pada saat yang sama kondisi-kondisi material dibentuk dan disimbolisasi ke dalam konsep dan tatanan mengenai ruang. Namun pada saat yang sama, terlepas dari berbagai konseptualisasi dan saintifikasi mengenai ruang, ruang juga senantiasa terdiri dari pengalaman hidup manusia yang aktif.

Dominasi kapitalisme di dunia barat bersifat parallel dengan produksi ruang abstrak melalui fragmentasi sosial, homogenisasi dan hirarkisasi. Dalam analisisnya mengenai relasi ruang dan negara, Lefebvre menjelaskan argumentasinya bahwa dalam periode kemunculannya, negara mengikatkan dirinya kepada ruang melalui relasi yang senantiasa berubah secara kompleks. Negara lahir dan tumbuh dalam ruang serta hancur musnah juga di dalam ruang. Relasi antara negara dan ruang digambarkan oleh Lefebvre sebagai berikut; (1) *The Production of Space*. Melalui teritori nasional, sebuah ruang fisik, terpetakan, termodifikasi, ditransformasi oleh jaringan, alur kalas. Jalan raya, kereta api, komersial dan finansial sirkuit, dan sebagainya. Ini merupakan ruang material di mana berbagai tindakan berbagai generasi manusia, kelas, dan berbagai kekuasaan politik menacapkan tanda mereka; (2) *The Production of a social space as such*. Ruang sosial yang teredifikasi secara hirarkhis melalui penataan institusional, melibatkan hukum yang dikomunikasikan melalui suatu bahasa nasional. Ia nampak dari berbagai simbol yang mencerminkan

nasionalitas, ideologi, representasi, pengetahuan yang terkait dengan kekuasaan. *No institution without space*! Keluarga, sekolah, kerja, ibadah senantiasa mengandaikan ruang; (3) *Comprising a social consensus* (*not immediately political*). Negara senantiasa menempati sebuah ruang mental, yakni soal bagaimana negara direpresentasikan dalam konstruksi rakyatnya.

Ruang mental ini tidak boleh dicampuradukkan dengan ruang fisik atau ruang sosial. Mode produksi kapitalis juga memproduksi ruangnya sendiri, melalui proses simultan sebagai berikut; (1) Kekuatan-kekuatan produksi, di sini ruang berkenaan dengan kemunculan *agglomeration economies*; (2) Relasi produksi dan pemilikan (dimulai di mana ruang dapat diperjual belikan, termasuk aliran, perputaran dan jaringan di dalamnya); (3) Ideologi dan instrumen kekuasaan politik (sejak ruang menjadi basis bagi rasionalitas, teknostruktur dan kontrol negara); dan (4) Produksi nilai lebih (investasi dalam urbanisasi, udara, industri turisme yang mengeksploitasi pegunungan, laut, villa); realisasi nilai lebih (pengorgansiasian konsumsi kota dalam kehidupan sehari-hari dan kekuasaan birokratik untuk mengkontrol konsumsi); alokasi nilai lebih (sistem perbankan dalam *real estate*). Dalam sudut pandang tertentu, manakala ekspansi kapital menguat, kewajiban untuk memastikan kondisi-kondisi dominasi diselenggarakan oleh negara. Dalam rangka itu, negara melakukan strategi sebagai berikut; (1) memecah oposisi melalui pendistribusian kelompok-kelompok masyarakat ke dalam *ghetto-ghetoo*; (2) menegaskan sistem hirarkhi dengan basis relasi kekuasaan; dan (3) mengendalikan keseluruhan sistem.

Ruang yang muncul dari praktik negara yang demikian akan berciri sebagai berikut; (1) homogen: sama secara keseluruhan. Di sini kita menemukan model tempat dan momen yang diorganisasikan dalam bentuk kehidupan sehari-hari secara seragam yakni: kerja, keluarga dan kehidupan pribadi (perencanaan *leisure*); (2) Terpecah-pecah. Bukan hanya mengenai bagaimana kelompok-kelompok sosial disegregasikan ke dalam ruang sosial yang berbeda-beda, juga bagaimana kehidupan diorganisasikan berdasarkan *cluster-cluster* yang terpisah dan berbeda. Misalnya di sini pengaruh fordisme yang memilah antara: rumah, tempat kerja,

tempat istirahat dan tempat hiburan; dan (3) Hirarkis: ketaksetaraan merupakan hasil yang pasti dalam sistem pertukaran ruang ini. Ruang ditata secara tidak sama dalam relasinya dengan pusat-pusat: pusat komersial dan admisnitratif menuju ke pingiran. Segregasi dilanjutkan. Di titik ini hirarki ruang ditata dan kemudian tampil dalam hirarki ruang. Hirarki ruang itu dibangun dengan tiga mekanisme dasar yakni: *everydayness* (waktu dan praktik yang diprogamkan dalam ruang); spasialitas (relasi pusat dan pinggiran); pengulangan (*repetitive*) yakni reproduksi identik dalam kondisi di mana perbedaan dan partikularitas dihapuskan.

Hak atas kota mensyaratkan tumbuhnya suatu modus kewargaan yang baru yakni warga-kota, yang tidak mesti secara serta-merta dipertentangkan dengan konsep yang lebih besar yakni warganegara. Klaim hak sebagai warga-kota tidak mesti berarti merelokasikan klaim identitas kewargaan kita dari nasional ke lokal. Hak Atas Kehidupan Urban, adalah hak yang ditujukan dalam kerangka sosial ketimbang teritorial. Karena kota, bagi Lefebvre bukanlah semata-mata hanya *boundary of a city*, melainkan juga keseluruhan sistem sosial produksi di dalamnya. Dengan demikian Hak Atas Kota merupakan klaim warga untuk dikenal dan diakui sebagai kreator berbagai relasi sosial, warga sebagai penguasa ruang sosialnya dan untuk hidup berbeda-beda di dalamnya. Senada dengan Lefebvre, Holston menekankan tiga bentuk dasar kewargaan dalam kota yakni: kota sebagai komunitas politik primer, kedua penghuni urban sebagai kriteria keberanggotaan dan basis bagi mobilisasi politik; ketiga formulasi klaim-hak atas pengalaman hidup perkotaan dan berbagai performa wargawi.

Titik tolak yang penting dari "*The Production of Space*" adalah kontribusi atas satu aspek yang tidak terbayangkan sebelumnya oleh kaum Marxis, Strukturalis dan bahkan oleh Marx sendiri. Peran ruang dan spasialisasi dalam kehidupan manusia dan bagaimana perebutan wacana yang terjadi di dalamnya. Jika Marx berbicara mengenai relasi produksi dan akumulasi kapital, maka itu semua tidak dapat berlangsung tanpa adanya ruang. Relasi produksi itu sendiri juga menciptakan ruang yang khusus diperuntukkan baginya. Kapitalisme bahkan lebih jauh lagi, men-

jadikan ruang sebagai sarana dari akumulasi kapital. Misalnya tanah dan bangunan sebagai asset.

Jika logika Marxian mereduksi segala praktik sosial ke dalam abstraksi ekonomi, maka Lefebvre justru berusaha menambahkan determinisme Marxian tentang relasi produksi ini kepada konteksnya, yaitu melalui relasi manusia dengan lingkungan alamiah yang menjadi latar belakang sosialnya. Lefebvre menempatkan persoalan praktik rasionalisasi sebagai kecenderungan untuk mereduksi ruang ke dalam abstraksi utilitarian, ketika manusia secara kolektif mulai melakukan aktivitas produksinya dengan kesadaran penuh. Modus produksi membangun relasi ruang-ruang dan kemudian memroduksi ruang baru sesuai dengan kepentingan produksi. Cara ini dilakukan dengan apropriasi. Setiap kelompok masyarakat dan setiap modus produksi yang berlangsung memproduksi ruangnya masing-masing.

Aktivitas produksi ruang membuat sebuah proses produktif tertanam dalam ruang tersebut. Itu sebabnya, ketika membicarakan ruang, aspek historisitas tidak mungkin dihindari. Historisitas dari ruang, sebagai praktik memroduksi realitas, bentuk dan representasinya tidak dapat sertamerta dianggap sebagai kausalitas yang berimplikasi waktu (baik dalam konsep Gregorian tradisional berupa jam, tanggal, hari, minggu, bulan, dan tahun) yang mewujud dalam peristiwa, atau sekuen.

Historisitas dalam konteks ini merupakan seluruh rangkaian relasi produksi yang berlangsung dalam sebuah ruang, termasuk konstruksi ilmu pengetahuan yang memungkinkan proses produksi ruang tersebut terjadi. Keseluruhan rangkaian relasi tersebut, mengejawantah melalui relasi sosial (antarkolektif) sebagai sebuah praktik sosial.

Agar dapat memahami ruang secara komprehensif sebagaimana yang diargumentasikannya, Lefebvre menganjurkan untuk melepaskan dikotomi ruang yang telah melembaga dalam paradigma episteme Barat. Itu sebabnya, Lefebvre mengajukan konsep pemahaman ruang tidak dalam struktur yang dikotomis, akan tetapi secara trikotomis. Konsep ini kemudian disebut "Triad Konseptual" yaitu representasi dari relasi produksi yang berimplikasi dalam sebuah praktik sosial. Triad Konseptual ini yang

dimaksudnya sebagai *The Production of Space*, yaitu praktik memroduksi ruang yang dilakukan manusia melalui relasi produksi pada sebuah relasi dan praktik sosial.

Adanya konsepsi triad untuk menghindari oposisi elemen satu dengan lainnya, sebagai jawaban atas problem dikotomi yang dipersoalkannya. Sebagai sebuah trikotomi, ketiganya merupakan struktur yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Setiap ruang (baik dalam tataran ruang, tempat maupun locus) dalam peradaban manusia merupakan hasil produksi manusia untuk membedakannya dengan alam yang di dalamnya terdapat struktur trikotomis ini. Masing-masing elemen dari triad ini menunjang keberadaan yang lain. Triad itu terdiri dari praktik spasial (*spatial practice*), ruang representasional (*representationalspace*) dan representasi ruang (*representations of space*). Warga kota dianjurkan untuk menciptakan ruang-ruang alternatif atas ruang dominan yang disuperimposisikan penguasa terhadap mereka. Ruang seperti ini merupakan apropriasi fisik terhadap kota yang memberikan peluang bagi warga kota untuk mengartikulasikan makna-makna berbeda terhadap ruang hidupnya di kota, sehingga menciptakan ruang differensiasi.

Ruang Differensial adalah memberikan peluang bagi perbedaan untuk tampil. Persoalan yang selanjutnya harus dicermati adalah jika spasialisasi dominan memertemukan kapitalisme dengan sektarianisme yang berbasis agama, etnis atau penanda identitas kolektif lainnya. Spasialisasi dominan selalu menghasilkan Ruang-ruang yang Kontradiktif (*Contradictory Space*). Dalam ruang seperti ini setiap perbedaan dihomogenisasi ke dalam ruang-ruang yang homogenik. Setiap perbedaan representasi kebudayaan diunifikasi ke dalam satu sistem bahasa yang tunggal. Contoh sederhana dari superblok adalah bagaimana setiap gedung tampil dalam ciri arsitektural (visualitas dan juga episteme terhadap ruang) yang sama, karena diproduksi oleh paradigma yang sama dan diinterupsi oleh abstraksi yang sama (abstraksi ekonomi).

Karenanya dalam pandangan ini, objektivitas merupakan kekuasaan yang terendap. Dari sinilah jejak-jejak kekuasaan telah terhapus dan telah terlupakan. Pemahaman kita terhadap teori Laclau dan Mouffe adalah

bahwa kekuasaan dan politik merupakan dua sisi keping mata uang logam yang tidak terpisahkan. Kekuasaan mengacu pada pemroduksian objek-objek seperti "masyarakat" dan "identitas", sementara politik mengacu pada ketergantungan yang selalu ada pada objek-objek tertentu. Dengan demikian objektivitas mengacu pada dunia yang keberadaannya dianggap lumrah, dunia yang telah kita "lupakan" namun senantiasa tersusun oleh kekuasaan dan politik.

C. Perubahan Formasi Sosial

Tinjauan aspek perubahan sosial yang terjadi di kawasan bandara yang penulis lakukan, dimana kondisi yang masyarakat lokal alami juga mengalami perubahan. Perubahan itu ada yang bersifat positif dan juga yang berdampak negatif bagi kelangsungan kebutuhan hidupnya, sebagaimana yang di tegaskan oleh informan Syamsuddin, berikut ini:

> Jadi dari segi keahlian artinya kemampuan untuk bersaing disitu, saya pikir tidak ada masalah, tapi yang terjadi Itu tadi seandainya itu di maksimalkan dari pihak bandara atau siapapun yang terkait didalamnya dengan kondisi kami disini kan tidak selayaknya kita hidup di segala keterbatasan dengan segala kekurangan yang ada, karna kami betul-betul berdampingan dengan bandara. Secara geografisnya tentunya baik kita selaku masyarakat dengan pihak bandara bahwa ada ketergantungan kebutuhan didalamnya kenapa karna itu tadi, yang pertama yang perlu kita ketahui adalah tanah kami yang selaku masyarakat ini, yang mata pencarian yang hampir 90% petani, tanah yang saya berikan ke bandara dalam pembebasan lahan merupakan tanah yang keseluruhannya digolongkan sebagai tanah yang produktif. Seharusnya atau selayaknya bandara memikirkan itu bahwa masyarakat sudah kita ambil tanahnya, dalam hal ini tanah bandara yach tentunya juga kita memberikan oleh pihak bandara, ada sih yang di berikan oleh pihak bandara tapi tidak seimbang dengan apa yang kami berikan dan pihak bandara memberikan kepada masyarakat, dengan alaan kami tidak siap bersaing seperti saya pak 27 tahun saya di merpati yang rata-rata orang luar yang masuk itu pendidikannya minimal SMA atau serjana dan kami juga siap dengan anak-anak muda kami siap untuk itu. Cuman itu tadi, pada saat penerimaan pegawai kami selalu dikatakan bahwa tidak siap bersaing. Dengan adanya bandara ini sama sekali tidak mempengaruhi tingkat kesejatraan masyrakat pao-pao Pak, karena

> kami sejak 1992 sampai sekarang ini hanya jadi petani. Ibaratnya kita sebagai manusia sudah merasa malu sendiri atau bagaimnakah itu karna kita makan dan minum di tanahnya orang tapi apa yang terjadi seperti inilah (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Data tersebut menunjukkan bahwasanya dengan adanya program pengembangan kaawasan bandara ini tidak seluruhnya memberi pengaruh positif bagi masyarakat lokal. Bila dilihat dari segi sumber daya manusia yang dimiliki, maka masyarakat lokal belum siap secara keseluruhan. Masyarakat lokal sepenuhnya masih membutuhkan keterampilan dan peningkatan SDM untuk melakukan upaya adaptasi terhadap perubahan yang di lingkungannya. Masyarakat lokal belum bisa beradaptasi dan mengakses untuk masuk kerja dalam kawasan bandara yang disebabkan faktor SDM. Selanjutnya faktor tingkat pendidikan yang masih rendah, sehingga masyarakat lokal masih terlambat dalam melakukan upaya adaptasi sosial.

Sesungguhnya dalam kondisi lain, masyarakat lokal juga mengungkapkan kekurangan yang mereka miliki sebagai bentuk ketidaksiapan mereka untuk melakukan adaptasi sosial dalam situasi dan keadaan yang bari dimana mereka tinggal saat ini, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Syamsuddin, berikut ini:

> Pada umumnya masyarakat Pao-pao berprofesi sebagai seorang petani, awal-awal kami disini berada, memang dikasih jatah ibaratnya Pao-pao 2 orang tapi itupun hanya dibagian-bagian security jadi seperti itu. Ada pembagian-pembagian perdusun bukan hanya di Pao-pao bahkan sampai desa-desa yang ada di sekitaran bandara ini. Dikasi jatah untuk memasukan keluarganya di Agaksa Pura, sebagai tenaga security berlangsung dengan masa 3 tahun dalam status kariawa kontrak. Belum ada itu penduduk lokal yang memegang posisi strategis di Angkasa Pura malahan masyarakat lokal hanya berstatus pegawai Kontrak. Itu tadi saya katakan kalau ada pengan katan pegawai tetap kita masyarakat lokal tidak dianggap bisa bersaing padahal anak-anak kita tersebut telah melalui proses testing dan segala macam tapi pada saat pengumuman anak kami tidak ada yang lolos termaksud anak saya Pak samapi juga di Balikpapan tidak lolos juga dan seharusnya Angkasa Pura membuat kebijakan mementingkan masyarakat yang kenna pelebaran bandara baik dari

segi ekonomi, kesempatan kerja maupun dari sisi inprastruktur (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Kebijakan yang diberikan oleh pihak bandara untuk memberikan keleluasaan untuk menggarap lahan yang saat ini mereka kuasai namun mereka belum gunakan juga belum mampu memberikan keuntungan dan bahkan hanya memberikan dampak negatif bagi masyarakat lokal. Dampak tersebut nampak dari keterbatasan yang diberikan kepada masyarakat untuk menggarap lahan yang selama ini belum dipergunakan oleh pihak bandara. Masyarakat hanya bisa menggarap dengan diberikan keterbatasan, sehingga hasil yang mereka peroleh masih belum maksimal dan belum mencukupi kebutuhan hidupnya. Di sisi lain untuk mengakses pekerjaan di dalam lingkungan bandara sebagaimana yang dijanjikan oleh pihak bandara sebelum mereka membeli lahan tersebut hanya bersifat retorika. Dimana masyarakat lokal juga diberikan keterbatasan yang secara ketat dan perlakuan yang sama dengan masyarakat pendatang yang mengakibatkan masyarakat lokal tidak mampu bersaing disebabkan pendidikan dan keterampilan yang mereka miliki masih sangat terbatas.

Untuk itu masyarakat meminta kebijakan kepada pimpinan dan pengelola bandara agar diberikan prioritas utama bagi masyarakat lokal agar dapat diterma sebagai karyawan swasta di bandara, namun hal tersebut belum direspon secara optimal oleh pihak bandara, sehingga masyarakat memberikan kesimpulan bahwasanya selama ini mereka hanya diberikan janji yang sampai sekarang belum terealisasi oleh pihak pengelola bandara.

Sementara pada aspek tatanan pemberdayaan yang dilakukan oleh kelompok swadaya masyarakat bagi masyarakat lokal yang lahannya dijadikan sebagai kawasan pembangunan dan pengembangan bandara sudah pernah dilakukan, namun hanya sebatas sebatas pemberdayaan yang mengarah aspirasi saja, bukan pemberdayaan keterampilan maupun pengembangan SDM, sehingga apa yang dirasakan masyarakat lokal belum sepenuhnya terjadi secara optimal, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Syamsuddin, berikut ini:

kalau dalam bentuk LSM memang tidak ada yang menyuarakan suara rakyat akan tetapi setiap kita menghadap ke LSM pasti dia mengatakan ikuti saja prosedur yang ada, jadi kita juga mau bilang apa. Saya punya ini ibaratnya harapan yang kita sampaikan dan saya juga sampaikan, bahwa apa yang kami harap, mudah-muahan angkasa Pura memberikan apa juga apa yang kami mau, kenpa karena kami sudah memberi sangat luar biasa, tanah atau lahan yang saya berikan itu tidak bisa dihitung dengan harga yang disepakati dan diberikan Pak sesui dengan pemanfaatannya, mungkin di sisi keluarga kami semua tapi, Angkasa Pura juga minimal melihat dan mengetahui bahwa selayaknya apa yang kita terima dari masyarakat ini juga kita berikan sedikit penghargaan atau kehormatan sesuai apa yang mereka berikan kepada kita, baik itu menyangkut masalah pemberdayaan maupun menyangkut masalah pembinaan dan kesempatan kerja. Kalau harapan saya kepada pemerintah yach mudah-mudahan juga bisa mempasilitasi memberikan bantuan ruang terhadap masyrakat kami dilibatkan di Angkasa Pura, sebagai salah satu tempat penerimaan tenaga kerja. Tidak ada pemberdayaan pada masyarakat yang diberikan oleh angkasa pura terhadap warga yang telah membebaskan lahannya untuk pembangunan bandara. Kalau bantuan modal pinjaman memang pernah ada Pak tapi itu sudah lama, bantuan tersebut hanya bertahan lama hingga dua tahun. Mata pencaharian masyarakat Pao-pao pada saat itu adalah petani bahkan sampai sekarang masih petani (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data informan tersebut, maka diperoleh keterangan selama dalam proses perpindahan warga masyarakat lokal ke lokasi mereka yang baru, ada beberapa LSM yang menyuarakan aspirasi mereka, namun hal tersebut hanya sebatas aspirasi suara saja. LSM juga memanfaatkan situasi dan kondisi yang dialami oleh warga masyarakat lokal untuk mereka jadikan sebagai ajang eksistensi mereka, sehingga warga masyarakat lokal juga bersikap apatis dan mengabaikan tawaran berikutnya dari LSM tersebut. Kawasan bandara ini merupakan proyek yang seksi yang dijadikan sebagai titik untuk menunjukkan ajang eksistensi diri baik dari kelompok organisasi swasta maupun perseorangan yang hanya memanfaatkan kejadian yang dialami oleh warga masyarakat lokal.

Aspek perilaku dan bentuk sosial merupakan salah satu faktor

utama dalam bentuk perubahan formasi sosial yang terbangun akibat aktivitas pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Perubahan formasi sosial yang terbangun akibat aktivitas ini yang berasal dari setiap aktivitas yang terjadi sebagai akibat dari pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Temuan dalam penelitian ini menunjukkan informan Syamsuddin, bahwasanya dengan adanya program pengembangan kaawasan bandara ini tidak seluruhnya memberi pengaruh positif bagi masyarakat lokal. Bila dilihat dari segi sumber daya manusia yang dimiliki, maka masyarakat lokal belum siap secara keseluruhan. Masyarakat lokal sepenuhnya masih membutuhkan keterampilan dan peningkatan SDM untuk melakukan upaya adaptasi terhadap perubahan yang dilingkungannya. Masyarakat lokal belum bisa beradaptasi dan mengakses untuk masuk kerja dalam kawasan bandara yang disebabkan faktor SDM. Selanjutnya faktor tingkat pendidikan yang masih rendah, sehingga masyarakat lokal masih terlambat dalam melakukan upaya adaptasi sosial.

Sesungguhnya dalam kondisi lain, masyarakat lokal juga mengungkapkan kekurangan yang mereka miliki sebagai bentuk ketidaksiapan mereka untuk melakukan adaptasi sosial dalam situasi dan keadaan yang bari dimana mereka tinggal saat ini. Kebijakan yang diberikan oleh pihak bandara untuk memberikan keleluasaan untuk menggarap lahan yang saat ini mereka kuasai namun mereka belum gunakan juga belum mampu memberikan keuntungan dan bahkan hanya memberikan dampak negatif bagi masyarakat lokal. Dampak tersebut nampak dari keterbatasan yang diberikan kepada masyarakat untuk menggarap lahan yang selama ini belum dipergunakan oleh pihak bandara. Masyarakat hanya bisa menggarap dengan diberikan keterbatasan, sehingga hasil yang mereka peroleh masih belum maksimal dan belum mencukupi kebutuhan hidupnya. Di sisi lain untuk mengakses pekerjaan di dalam lingkungan bandara sebagaimana yang dijanjikan oleh pihak bandara sebelum mereka membeli lahan tersebut hanya bersifat retorika. Dimana masyarakat lokal juga diberikan keterbatasan yang secara ketat dan perlakuan yang sama dengan masyarakat pendatang yang mengakibatkan masyarakat lokal tidak mampu

bersaing disebabkan pendidikan dan keterampilan yang mereka miliki masih sangat terbatas.

Untuk itu masyarakat meminta kebijakan kepada pimpinan dan pengelola bandara agar diberikan prioritas utama bagi masyarakat lokal agar dapat diterma sebagai karyawan swasta di bandara, namun hal tersebut belum direspon secara optimal oleh pihak bandara, sehingga masyarakat memberikan kesimpulan bahwasanya selama ini mereka hanya diberikan janji yang sampai sekarang belum terealisasi oleh pihak pengelola bandara.

Sementara pada aspek tatanan pemberdayaan yang dilakukan oleh kelompok swadaya masyarakat bagi masyarakat lokal yang lahannya dijadikan sebagai kawasan pembangunan dan pengembangan bandara sudah pernah dilakukan, namun hanya sebatas sebatas pemberdayaan yang mengarah aspirasi saja, bukan pemberdayaan keterampilan maupun pengembangan SDM, sehingga apa yang dirasakan masyarakat lokal belum sepenuhnya terjadi secara optimal. Selama dalam proses perpindahan warga masyarakat lokal ke lokasi mereka yang baru, ada beberapa LSM yang menyuarakan aspirasi mereka, namun hal tersebut hanya sebatas aspirasi suara saja. LSM juga memanfaatkan situasi dan kondisi yang dialami oleh warga masyarakat lokal untuk mereka jadikan sebagai ajang eksistensi mereka, sehingga warga masyarakat lokal juga bersikap apatis dan mengabaikan tawaran berikutnya dari LSM tersebut. Kawasan bandara ini merupakan proyek yang seksi yang dijadikan sebagai titik untuk menunjukkan ajang eksistensi diri baik dari kelompok organisasi swasta maupun perseorangan yang hanya memanfaatkan kejadian yang dialami oleh warga masyarakat lokal.

Dalam aspek formasi sosial yang terbangun sebagai akibat aktivitas pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin adalah wujud dari keadaan sesudah bandara tersebut beroperasi. Dalam hal ini, warga masyarakat lokal mengharapkan dengan beroperasinya bandara tersebut banyak program-program pembangunan infratruktur yang terbangun. Namun pada faktanya, program tersebut sampai saat ini belu sepenuhnya terealisasi oleh pihak pengembang bandara. Utamanya program

pembangunan infrastruktur jalan maupun yang lainnya, sebagai parasarana utama dalam mendukung kegiatan sehari-hari dalam kehidupan masyarakat. Pembangunan infrastruktur hanya dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Maros saja, sementara dari pengelola bandara belu pernah dilakukan. Kondisi ini yang membuat warga masyarakat lokal merasa kecewa disebabkan sebelum pembangunan kawasan bandara, ada perjanjian yang disepakati oleh kedua belah pihak bahwa pihak pengelola bandara bersedia untuk membangunkan sarana infrastruktur demi mendukung kegiatan ekonomi dalam kehidupan masyarakat lokal.

Sesungguhnya pembangunansarana dan prasarana yang dibangun oleh pihak pengelola bandara belum sepenuhnya memenuhi tuntutan dari warga masyarakat lokal. Sebagaimana yang dijanjikan oleh pihak pengelola bandara akan dibangunkan serta ditingkatkan kualitas dari sarana dan prasarana warga masyarakat lokal yang berada di sekitar wilayah pengembangan bandara. Namun fakta tersebut belum terealisasi dengan berbagai macam alasan.

Pihak pengelola bandara sengaja memberikan janji agar realisasi pengembangan kawasan bandara dapat berjalan lancar dan tidak mendapatkan hambatan. Pada faktanya, masyarakat lokal sangat mengharapkan adanya pembangunan infrastruktur utamanya pembangunan jalan bagi warga masyarakat agar akses mereka ke kampung halamannya jauh lebih mudah dibanding dengan kondisi yang saat ini mereka hadapi. Di samping itu pula harapan lainnya dari pembangunan infrastruktur tersebut bahwa masyarakat dapat diuntungkan dengan nilai jual lahan mereka bilamana infrastruktur jalan mereka berada dalam lokasi yang strategis mudah dijangkau dan diakses oleh kendaraan.

Di samping itu pula harapan warga masyarakat yang selama ini mereka rasakan belum tersentuh adalah dari aspek *Corporate Social Responsibility* (CSR) dari pengelola bandara belum terasakan maksimal. Hal ini diakibatkan pengelola bandara masih terbatas dan belum konsisten dalam menyalurkan CSR bagi warga masyarakat lokal. Padahal warga masyarakat sangatlah membutuhkan dan mengharapkan bilamana CSR berjalan lancar dan sesuai dengan keinginannya. Masyarakat berharap agar

bantuan CSR dapat berupa modal maupun dalam bentuk pembangunan sarana dan prasarana, sehingga dapat dirasakan manfaatnya secara langsung.

Selain dari pada itu warga masyarakat juga masih terbatas dalam hal pemberian bantuan keterampilan dan pemberdayaan dari pengembang bandara, sehingga dalam pengembangan masyarakat ini mereka tidak dapat memaksimalkan potensi keterampilan yang mereka miliki untuk dikembangkan menjadi sebuah peluang dalam membuka usaha maupun mengembangkan usaha yang sebelumnya mereka sudah ditekuni.

Dari keterangan tersebut informasi yang diperoleh didapatkan bahwa untuk pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana serta pendampingan pemberdayaan masyarakat hanya diperoleh dari bantuan Pemerintah Kabupaten Maros, sehingga dampak positif yang dirasakan oleh warga masyarakat dalam pengembangan kawasan bandara ini belumlah optimal dan secara keseluruhan masih banyak yang mengeluhkan atas pembangunannya.

Selanjutnya dari aspek peningkatan ekonomi warga masyarakat lokal sesudah pembangunan kawasan bandara juga belum sepenuhnya belum berpihak positif kepada warga masyarakat. Mereka merasa bahwa pembangunan bandara tersebut justru menjadi penghalang dan penghambat bagi warga masyarakat lokal karena sebagian besar lahan mereka sudah dijual, namun dalam kompensasinya tidak sesuai dengan harapannya. Di samping itu pula dari aspek kualitas pendidikan yang didapatkan oleh masyarakat lokal, juga mengalami kemerosotan yang berdampak kepada rendahnya kualitas SDM yang dimiliki oleh masyarakat lokal, sehingga mereka tidak dapat bersaing dalam hal mengakses pekerjaan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Abdul Rahman, bahwasanya pembangunan kawasan bandara tersebut tidak memberikan dampak positif terhadap ekonomi dan kesejahteraan warga masyarakat lokal. Hal tersebut diketahui bahwasanya masih terdapat warga masyraakat yang mengeluhkan bahwa pembangunan kawasan tersebut belum membawa dampak positif, sehingga masyarakat hanya merasakan dampak negatid bahkan kualitas

kehidupan mereka menurun.

Hal tersebut diperoleh juga dari keterangan warga masyarakat sebelum pembangunan kawasan bandara masyarakat memiliki tingkat pendidikan yang memadai, namun sesudah pembangunan kawasan bandara masyarakat malah semakin sulit untuk mengakses jaringan pendidikan yang disebabkan keterbatasan infratsruktur dan sarana pendukung lainnya. Di samping itu pula dari segi aspek ekonomi tingkat pendapatan ekonomi masyarakat lokal juga belum sepenuhnya berdampak positif. Kondisi tersebut disebabkan karena keterampilan dan SDM yang dimiliki oleh warga masyarakat juga masih terbatas dan jauh dari harapan seperti kondisi saat ini yang membutuhkan keterampilan serta kualitas SDM yang mumpuni.

Perubahan sosial dapat dikatakan sebagai suatu perubahan dari gejala-gejala sosial yang ada pada masyarakat, dari yang bersifat individual sampai yang lebih kompleks. Perubahan sosial dapat dilihat dari segi terganggunya kesinambungan di antara kesatuan sosial walaupun keadaannya relatif kecil. Perubahan ini meliputi struktur, fungsi, nilai, norma, pranata, dan semua aspek yang dihasilkan dari interaksi antar manusia, organisasi atau komunitas, termasuk perubahan dalam hal budaya. Perubahan sosial dapat dibagi menjadi; (1) perubahan dalam arti kemajuan (*progress*) atau menguntungkan, dan perubahan dalam arti kemunduran (*regress*) yaitu yang membawa pengaruh kurang menguntungkan bagi masyarakat. Jika perubahan sosial dapat bergerak ke arah suatu kemajuan, masyarakat akan berkembang. Sebaliknya, perubahan sosial juga dapat menyebabkan kehidupan masyarakat mengalami kemunduran.

Di samping beberapa ide perubahan sosial mengehendaki perubahan radikal dengan menuntut tatanan masyarakat yang sepenuhnya baru, sejumlah ide lain berusaha mempertahankan tatanan sosial yang ada saat ini sambil mengusulkan beberapa penyesuaian karena berpandangan bahwa tatanan masyarakat yang ada saat ini sebagai yang terbaik diantara semua sistem.

Pengetahuan konseptual dan teoritis memiliki relavansi di dalam ke-

hidupan praktis, sebagaimana yang dikatakan oleh Sztompka (2004) bahwa pengetahuan masyarakat manusia memiliki akibat praktis langsung dan segera. Apa yang dipikirkan orang tentang perubahan sosial sangat besar perannya dalam mendorong orang untuk bertindak oleh karena itu sangat besar pengaruhnya terhadap jalannya perubahan sosial beserta prospeknya.

Dalam pandangan Karl Marx yang percaya bahwa manusia menciptakan sendiri diri dan dunianya melalui aktivitas didalam dunia. Jadi, transformasi ini berlangsung di dunia praktik, sebagai aktivitas-aktivitas praktis, bukan hanya diangan-angan. Selanjutnya Marx menuliskan keyakinannya bahwa kelas pekerja adalah kekuatan sosial yang mampu mengefektifkan perubahan revolusioner dalam masyarakat.

Perubahan sosial harus dimulai dari eprubahan batin individu oleh karena individulah yang menciptakan masyarakat. tanpa perubahan batin individu perubahan dunia luar, perubahan sistem, hanya bersifat permukaan, yang berubah hanya kulit sedangkan isinya tetap sama. Revolusi sosial pun tanpa disertai transformasi psikologis tidak banyak artinya. Manusia tetap bersifat keras dan penuh konflik dengan sesamanya.

Reformasi sosial juga bukan jalan keluar yang tuntas karena suatu reformasi akan membutuhkan reformasi lebih lanjut, oleh karena hal itu merupakan modifikasi dan bukan perubahan sosial yan mendasar. Jadi hanya revolusi batin itulah yang dapat menimbulkan perubahan sosial dan mewujudkan masyarakat baru yang disebut sebagai revolusi batin (*inward revolution*).

Faktanya, mayoritas penduduk Indonesia adalah petani yang menggantungkan hidupnya pada sepetak dua petak tanah. Di daerah perkotaan, bahkan bukan kelas buruh yang mayoritas, melainkan kaum miskin perkotaan (KMK). Fenomena tersebut didukung dengan masih adanya kelompok masyarakat yang hidup secara komunal yang belum sepenuhnya terintegrasi dengan mekanisme pasar dan pembagian kerja yang formal.

Secara empiris argumen ini kelihatan meyakinkan. Tetapi Marxisme bukanlah empirisisme, sehingga itu perlu ada pendasaran teoritis dari argumentasi ini. Dan justru itu yang belum ada, sehing berakibat

perdebatan yang muncul bukan sebuah perdebatan teoritis melainkan lebih bersifat politik. Sesungguhnya argumen seperti itu telah dikemukakan jauh sebelumnya oleh Poulantzas. Setelah menjelaskan tentang kelas-kelas sosial dan perjuangan kelas, dimana kelas-kelas sosial ini hanya eksis dalam perjuangan kelas, maka Poulantzas kemudian mengajukan distingsi antara corak produksi (*mode of production*) dan formasi sosial (*social formation*).

Corak produksi adalah obyek yang formal dan abstrak, walaupun dalam konsepnya di dalam corak produksi ini sudah terkandung hubungan produksi, hubungan politik, dan hubungan ideologi. Seperti kalangan Marxis lainnya yang dimaksud Poulantzas dengan corak produksi itu adalah corak produksi perbudakan, feodal, dan kapitalisme. Dalam hubungannya dengan kelas-kelas sosial, maka dalam setiap corak produksi senantiasa eksis dua kelas yang saling berkontradiksi, yakni kelas yang mengeksploitasi, yang dominan secara politik dan ideologi, serta kelas yang dieksploitasi baik secara politik dan juga ideologi. Pada corak produksi perbudakan dua kelas dominan itu adalah pemilik budak dan budak; tuan tanah dan petani hamba pada corak produksi feodal, serta proletariat dan borjuasi dalam corak produksi kapitalisme.

Corak produksi ini hanya eksis dan bisa mereproduksi dirinya dalam formasi sosial yang terikat pada situasi sejarah tertentu, misalnya formasi sosial Jerman, Inggris, Indonesia, dan momen-momen sejarah tertentu. Karena bersifat historis, maka formasi sosial ini selalu unik, karena ia merupakan obyek riil yang tunggal dan konkret.

Formasi sosial ini terdiri atas berbagai corak dan juga bentuk-bentuk produksi, dalam artikulasinya yang khusus. Ia memberi contoh, masyarakat kapitalis Eropa pada awal abad ke-20 terdiri atas (a) elemen-elemen dari corak produksi feodal, (b) bentuk sederhana dari produksi komoditi dan manufaktur (bentuk transisi dari feodalisme ke kapitalisme) dan (c) corak produksi kapitalisme dalam bentuk yang kompetitif maupun monopolistik. Artinya, masyarakat Eropa saat itu adalah masyarakat kapitalis, karena corak produksi yang dominan adalah corak produksi kapitalis. Karena corak produksi kapitalis ini eksis dalam formasi sosial tertentu

(Eropa pada awal abad ke-20), yang terdiri dari beragam corak dan bentuk-bentuk produksi, maka tampak bahwa ada lebih dari dua kelas yang eksis dan karenanya kita tidak bisa mengatakan bahwa hanya ada dua kelas yang dominan, walaupun kelas fundamentalnya adalah proletariat dan borjuasi.

Formasi sosial ini bukanlah konkretisasi sederhana atau perluasan dari corak dan bentuk-bentuk produksi yang eksis dalam wujudnya yang *murni*. Tidak juga formasi sosial merupakan hasil dari corak produksi yang ditumpuk bersama dalam ruang. Formasi sosial dimana perjuangan kelas berlangsung adalah tempat yang aktual bagi eksistensi dan reproduksi bentuk-bentuk dan corak produksi. Kalau kita hubungkan dengan perjuangan kelas, maka perjuangan kelas dalam formasi sosial inilah yang merupakan motor penggerak sejarah. Dengan kata lain, bagi Poulantzas, bukan kelas-kelas yang melekat dalam corak produksi itu sendiri yang menjadi motor penggerak sejarah, melainkan perjuangan kelas-kelas yang eksis dalam formasi sosial tertentu.

Sebaiknya kita menempatkan kelas-kelas baru dalam kategori ideologi dan politik, yakni kelas yang mengeksploitasi dan kelas yang dieksploitasi. Kelas yang mengeksploitasi ini terdiri atas borjuasi dan fraksi-fraksi di dalamnya, dimana dalam rangka mengekalkan kekuasaannya mereka kemudian membentuk disebut blok kekuasaan (*power of block*). Sementara kelas yang diekspolitasi, yakni proletariat dan kelas lainnya, dalam rangka melawan kelas yang mengeksploitasi, mau tidak mau mesti membentuk *people alliance/aliansi rakyat*. Inilah konsekuensi *kedua* dari teori formasi sosial ini.

D. Sintesis Formasi Sosial yang Terbangun Akibat Aktivitas Pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

Dalam aspek formasi sosial yang terbangun sebagai akibat aktivitas pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin adalah wujud dari keadaan sesudah bandara tersebut beroperasi. Dalam hal ini, warga masyarakat lokal mengharapkan dengan beroperasinya bandara tersebut banyak program-program pembangunan infratruktur yang ter-

bangun. Namun pada faktanya, program tersebut sampai saat ini belum sepenuhnya terealisasi oleh pihak pengembang bandara. Utamanya program pembangunan infrastruktur jalan maupun yang lainnya, sebagai parasarana utama dalam mendukung kegiatan sehari-hari dalam kehidupan masyarakat. Hal tersebut di tegaskan oleh informan Syamsuddin, berikut ini:

> Angkasa pura tidak pernah membangunkan infrastruktur seperti jalan umum terhadap warga yang terkena pembebasan lahan bandara tersebut, hanya itu bantuannya datang dari pemerintah kabupaten Maros bukan dari Angkasa Pura, artinya dari depan itu ada beton, ada aspal itukan kemarin pembangunan itu adanya MoU dengan pimpronya dengan kesepakatan kalau jalan saya dipakai untuk obrasional setelah proyek ini selesai, harus dibangun kembali yang pada akhirnya terjadi seperti itu. Kalau drainase itu bisa dikata 100% terealisasi artinya kalau angkasa pura mau keluar perbaiki jalan iotu sama sekali tidak pernah (Syamsuddin, Wawancara Hari Jumat, 11 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dalam keterangan tersebut diperoleh informasi bahwa pembangunan infrastruktur hanya dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Maros saja, sementara dari pengelola bandara belu pernah dilakukan. Kondisi ini yang membuat warga masyarakat lokal merasa kecewa disebabkan sebelum pembangunan kawasan bandara, ada perjanjian yang disepakati oleh kedua belah pihak bahwa pihak pengelola bandara bersedia untuk membangunkan sarana infrastruktur demi mendukung kegiatan ekonomi dalam kehidupan masyarakat lokal.

> Begini Pak... sejak waktu itu memang ada semacam kesepakatan bahwa angkasa pura itu terutama dalam pembangunan bandara artinya kita utamakan masyarakat lokal yang ada disekitar bandara. Itu juga istilahnya masalah rekrutmen alhamdulillah Pak karena saya juga sudah lama didalam sudah ada sekitar 29 tahun berkecimpung di angkasa pura dan banyak juga saya kasi masuk. Kalau dilihat sih pak sudah ada yang memengan jabatan yang tinggi masyarakat lokal disini baik di angkasa pura dan di perhubungan. Mengenai bantuan sosial yang diberikan oleh angkasa pura kepada masyarakat lokal itu ada, cumakan namanya masyarakat kita hanya diberi bantuan dengan mengajukan proposal-proposal untuk memohon bantuan kepada angkasa pura. Kalau masalah proposal yang

direalisasi yach direalisasi kalau proposal bantuan itu dimasukan, kebanyakan masyarakat lokal pak yang ingin memnta bantuan sekarang tidak mengunakan proposal jadi terkadang juga susah mau dapat bantuan tapi tidak mengajukan proposal bantuan kalau tidak ada seperti begitu susah mau diberikan bantuan. Kalau semacam pelatihan ada yang di lakukan oleh pihak bandara karena ada itu diberikan modal CSR itu. Kalau saran dan masukan saya agar kedepannya masyarakat lokal lebih di obtimalkan dan berharap agar kiranya mengharapkan ganti rugi atas pembebasan lahan selanjutnya jika ada, itu merupakan masukan terhadap pihak bandara. Sedangkan masukan terhadap pemerintah adalah yang jelasnya pemerintah bisa melihat bahwa kehidupan masyarakat dengan tanah yang akan dibebaskan ini, ada semacam peningkatan jangan halnya dalam hal ini hanya mementingkan dengan mengatas namankan kepentingan umum. Marilah kita melihat pribadi-pribadi kepentingan masyarakat yang dibebaskan lahannya, betul-betul pemerintah memperhatikan masyarakat mengenai harga pembebasan lahan (Haji Arifin, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dari hasil eksplorasi yang penulis dapatkan di lapangan bahwa sesungguhnya pembangunansarana dan prasarana yang dibangun oleh pihak pengelola bandara belum sepenuhnya memenuhi tuntutan dari warga masyarakat lokal. Sebagaimana yang dijanjikan oleh pihak pengelola bandara akan dibangunkan serta ditingkatkan kualitas dari sarana dan prasarana warga masyarakat lokal yang berada disekitar wilayah pengembangan bandara. Namun fakta tersebut belum terealisasi dengan berbagai macam alasan.

Pihak pengelola bandara sengaja memberikan janji agar realisasi pengembangan kawasan bandara dapat berjalan lancar dan tidak mendapatkan hambatan. Pada faktanya, masyarakat lokal sangat mengharapkan adanya pembangunan infrastruktur utamanya pembangunan jalan bagi warga masyarakat agar akses mereka ke kampung halamannya jauh lebih mudah dibanding dengan kondisi yang saat ini mereka hadapi. Di samping itu pula harapan lainnya dari pembangunan infrastruktur tersebut bahwa masyarakat dapat diuntungkan dengan nilai jual lahan mereka bilamana infrastruktur jalan mereka berada dalam lokasi yang strategis mudah di-

jangkau dan diakses oleh kendaraan.

Di samping itu pula harapan warga masyarakat yang selama ini mereka rasakan belum tersentuh adalah dari aspek *Corporate Social Responsibility* (CSR) dari pengelola bandara belum terasakan maksimal. Hal ini diakibatkan pengelola bandara masih terbatas dan belum konsisten dalam menyalurkan CSR bagi warga masyarakat lokal. Padahal warga masyarakat sangatlah membutuhkan dan mengharapkan bilamana CSR berjalan lancar dan sesuai dengan keinginannya. Masyarakat berharap agar bantuan CSR dapat berupa modal maupun dalam bentuk pembangunan sarana dan prasarana, sehingga dapat dirasakan manfaatnya secara langsung.

Selain dari pada itu warga masyarakat juga masih terbatas dalam hal pemberian bantuan keterampilan dan pemberdayaan dari pengembang bandara, sehingga dalam pengembangan masyarakat ini mereka tidak dapat memaksimalkan potensi keterampilan yang mereka miliki untuk dikembangkan menjadi sebuah peluang dalam membuka usaha maupun mengembangkan usaha yang sebelumnya mereka sudah ditekuni.

Dari keterangan tersebut informasi yang diperoleh didapatkan bahwa untuk pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana serta pendampingan pemberdayaan masyarakat hanya diperoleh dari bantuan Pemerintah Kabupaten Maros, sehingga dampak positif yang dirasakan oleh warga masyarakat dalam pengembangan kawasan bandara ini belumlah optimal dan secara keseluruhan masih banyak yang mengeluhkan atas pembangunannya.

Selanjutnya dari aspek peningkatan ekonomi warga masyarakat lokal sesudah pembangunan kawasan bandara juga belum sepenuhnya belum berpihak positif kepada warga masyarakat. Mereka merasa bahwa pembangunan bandara tersebut justru menjadi penghalang dan penghambat bagi warga masyarakat lokal karena sebagian besar lahan mereka sudah dijual, namun dalam kompensasinya tidak sesuai dengan harapannya. Disamping itu pula dari aspek kualitas pendidikan yang didapatkan oleh masyarakat lokal, juga mengalami kemerosotan yang berdampak kepada rendahnya kualitas SDM yang dimiliki oleh masyarakat lokal,

sehingga mereka tidak dapat bersaing dalam hal mengakses pekerjaan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Abdul Rahman, sebagai berikut:

> Kalau sebelum pembangunan bandara hasanuddin, tingkat pendidikan masyarakat lokal itu Pak ada kemunduran karena dulu itu dedeh banyak dulu mencetak disini serjana-serjana muda disini Pak, termaksud keponakan saya. Kalau pendapatan masyarakat Pak... setelah pembangunan bandara saya rasa masih standar Pak, kalau sistem rekrutmen penerimaan kariawan di bandara Pak sebenarnya ada dulu melakukan pembayaran, masyarakat disini di iming-imingan yang sangat tinggi diantaranya diusahakan anak-anaknya itu yang sudah melakukan pendidikan, akan di pekerjakan di bandara tapi terbukti sekarang tidak ada itu. Bahkan pihak Angkasa Pura itu pernah dikomple sama warga disini karena rata-rata pekerjaannya didalam itu banyak dari buruh kasar maupun pekerja bagus-bagusnya itu norang dari luar dalam artian orang pendatang. Padahal kita dijanji Pak, padahal buruh-buruh kasar saja tidak ada masalah itu kalau kita dipekerjakan sebagai cleaning cervis saja, yang jelas bandara tidak terlalu banyak membantu masyarakat disini, pada saat ji dia mau butuh sawah/lahan masyarakat di iming-imingi banyak sekali dan sama sekali pihak bandara tidak pernah memberikan keterampilan, bantuan modal usaha terhadap masyarakat lokal bahkan bantuan inprastruktur jalan di depan rumah saya ini tidak ada (Abdul Rahman, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan dari eksoplorasi yang penulis lakukan maka diketahui bahwasanya pembangunan kawasan bandara tersebut tidak memberikan dampak positif terhadap ekonomi dan kesejahteraan warga masyarakat lokal. Hal tersebut diketahui bahwasanya masih terdapat warga masyarakat yang mengeluhkan bahwa pembangunan kawasan tersebut belum membawa dampak positif, sehingga masyarakat hanya merasakan dampak negatid bahkan kualitas kehidupan mereka menurun.

Hal tersebut diperoleh juga dari keterangan warga masyarakat sebelum pembangunan kawasan bandara masyarakat memiliki tingkat pendidikan yang memadai, namun sesudah pembangunan kawasan bandara masyarakat malah semakin sulit untuk mengakses jaringan pendidikan

yang disebabkan keterbatasan infratsruktur dan sarana pendukung lainnya. Disamping itu pula dari segi aspek ekonomi tingkat pendapatan ekonomi masyarakat lokal juga belum sepenuhnya berdampak positif. Kondisi tersebut disebabkan karena keterampilan dan SDM yang dimiliki oleh warga masyarakat juga masih terbatas dan jauh dari harapan seperti kondisi saat ini yang membutuhkan keterampilan serta kualitas SDM yang mumpuni.

Ketika ada suatu aktivitas yang berlangsung yang kecenderungannya diawali dengan proses penyerobotan kapitalisme merubah bentuk-bentuk eksistensi masyarakat yang di tunjukkan dengan berubahnya sistem sosial yang tadinya berada pada posisi sistem sosial tertutup ke arah sistem sosial terbuka. Perubahan sistem sosial yang cenderung terbuka itu menyebabkan masyarakat mudah mengalami proses transformasi, dengan kata lain masyarakat mudah menerima sistem nilai-nilai baru, sehingga dipaksakan sebenarnya model-model mekanisme kerja kapitalis tersebut.

Selain dari pada itu, masyarakat yang pada awalnya cenderung agraris tradisionil dengan sistem sosial tertutup kemudian mengalami perubahan akibat adanya aktivitas di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dimotori dengan munculnya berbagai aktivitas-aktivitas yang kecenderungannya mendominasi pada kegiatan ekonomi. Berarti masyarakat di sekitar wilayah Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berubah secara struktur pola-pola kehidupannya dari agraris tradisional ke arah industrial perkotaan. Ketika dia berubah dari agraris teradisional ke arah industrial perkotaan maka terbentuk namanya dua formasi sosial. Pertama, formasi sosial yang dibawah oleh kapitalisme ini dengan sistem kerjanya yang ditunjukkan dengan pola hubungan kerja atau istilah dari Marx dan Hegel adalah pada level moda produksi (*mode of production*) yang berbeda, sehingga terbangun relasi-relasi dimana relasi ini sangat signifikan perbedaannya, ketika ia masih petani (agraris). Kedua, relasi sosialnya itu cenderung masih membangun tatananan hubungan kekerabatan dan kekeluargaan yang ketika orientasi ruang diciptakan dalam bentuk orientasi komersil, maka relasi ini mengalami perubahan.

Formasi sosial yang kemudian terbentuk disebut formasi sosial

ganda. Formasi sosial ganda arahnya dua posisi, yakni pertama kecenderungan orang-orang masyarakat lokal yang mempertahankan dengan nilai-nilai sistem tradisinya masih menjaga sistem formasi sosial lamanya, masih cenderung membangun pola-pola tradisional (pola kekerabatan dan kekeluargaan) yang kemudian akan terkena imbas marginal sebagai masyarakat marginal. Kedua, mengikuti formasi sosial yang mengikuti kapitalisme ikut bekerja pada ruang-ruang yang diciptakan oleh kapitalisme secara ekonomi, sehingga relasi hubungannya sudah berbeda hubungan antara pekerja dengan pemilik, sehingga terjadi relasi yang bersifat terstruktur, hubungan kerja dengan pola manajerial misalnya masyarakat yang bekerja di *cafe* atau warung kopi atau di daerah bandara, dalam hal ini para kapitalisme tidak mungkin secara terus menerus berada di lokasi tersebut, sehingga dia memberikan kuasa untuk mengelola usahanya jadi kapitalisme hanya murni sebagai pemilik modal usaha. Ketika ruang itu direkayasa secara spasial maka akan mendorong terbentuknya rekayasa sosial. Rekayasa social kemudian dicirikan dengan formasi sosialnya. Pola aktivitas bandara kemudian membentuk formasi sosial yang menyebabkan rekayasa ruang terbentuk dan terbangun, sehingga rekayasa sosial berkembang dicirikan dengan perbedaan interaksi dan adaptasi sosial.

Bab 5
Penguasaan Reproduski Ruang di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

Penguasaan reproduksi ruang di sekitar Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mengalami reproduksi dan perubahan makna, dalam istilah umumnya, merupakan tindakan politik. Dalam konstruksi teori wacana tidak harus dipahami sebagai politik ke-partai-an yang sebagian besar hanya membicarakan representasi politik dan kekuasaan. Akan tetapi, politik dilihat sebagai konsep yang luas dan mengacu pada bagaimana cara kita menyusun fenomena sosial dengan cara-cara yang meniadakan cara-cara yang lain termasuk membangun ruang perkotaan dalam menciptakan relasi sosial.

Lebih lanjut, bahwa politik tidak hanya merupakan permukaan yang merefleksikan realitas sosial yang lebih luas, melainkan organisasi sosial yang merupakan hasil proses sosial politik yang terus menerus. Bilamana terjadi suatu perjuangan antara wacana-wacana tertentu, maka terlihat dengan jelas bahwa para aktor yang berbeda sedang berusaha mempromosikan cara-cara yang berbeda dalam mengorganisasikan masyarakat.

Kekuasaan tidak dipahami sebagai sesuatu yang dimiliki orang-orang dan dilaksanakan terhadap orang lain, melainkan sesuatu yang dapat menghasilkan dunia sosial. Kelihatan aneh jika menggunakan kata "kekuasaan" untuk menggambarkan kekuatan dan proses yang dapat menciptakan dunia sosial kita dan membuat dunia sosial tersebut bermakna bagi kita. Namun demikian, hal yang utama bahwa pemahaman tentang kekuasaan ini menekankan adanya ketergantungan dunia sosial. Kekuasaanlah yang menciptakan pengetahuan kita, identitas kita dan bagaimana kita berhubungan satu sama lain sebagai kelompok atau individu. Pengetahuan, identitas, dan hubungan sosial tergantung; pada waktu tertentu,

ketiganya menciptakan suatu bentuk tertentu, namun bisa saja dan bisa menjadi berbeda.

Oleh sebab itu, kekuasaan itu sifatnya produktif maksudnya bisa menghasilkan dunia sosial dengan cara-cara tertentu. Kekuasaan bukanlah sesuatu yang bisa dibuat menjadi tidak ada; tapi sangat tergantung kepada penghidupannya yang berada dalam suatu tatanan sosial dan tatanan sosial selalu tercipta dalam kekuasaan, namun demikian kita tidak tergantung pada kehidupan pada tatanan sosial tertentu, dan peniadaan tatanan-tatanan sosial yang lain juga merupakan salah satu efek kekuasaan. Di satu sisi, kekuasaan menghasilkan dunia yang dapat dihuni yang memang diperuntukkan bagi kita dan di sisi lain kekuasaan dapat menghalangi kemungkinan-kemungkinan alternatif. Dalam hal ini, penulis membagi ke dalam dua elemen yakni; pertama, struktur sosial dan kedua, perubahan sosial, sebagai akibat dari penguasaan reproduksi ruang di sekitar Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dijelaskan, sebagai berikut.

A. Struktur Sosial

Dalam tatanan penguasaan reproduksi ruang di sekitar kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah mengakibatkan terjadinya struktur sosial masyarakat baru. Terdapatnya pola hubungan diantara satu ruang dengan ruang lainnya dari waktu ke waktu merupakan bagian dalam masyarakat. Terbentuknya dari permukiman padat ataupun pusat pertokoan tidak terlepas dari adanya perubahan relasi sosial, intervensi modal, dan kekuasaan negara didalam dan di luar kota. Produksi ruang kota tidak hanya merupakan proses perubahan struktur ruang kota tetapi juga melibatkan peranan aktor-aktor yang memiliki pilihan untuk mengikuti struktur yang berubah tersebut bahkan ikut merubah struktur. Di dalam konteks inilah kontestasi dan negosiasi dalam merebut ruang kota dilakukan.

Tingginya tuntutan fungsi-fungsi aktivitas tersebut, akibat terjadinya proses sentrifugal dan sentripetal. Kekuatan sentripetal inilah yang pada akhirnya Kota mengalami, ekspansi atau perluasan wilayah ke ka-

wasan pinggiran Kota. Perluasan wilayah Kota juga didukung dengan peningkatan arus urbanisasi yang signfikan dan mengondisikan kawasan pinggiran mengalami suburbanisasi dan transformasi aktivitas ekonomi. Transformasi spasial yang mengondisikan perubahan sosial pada kawasan pinggiran Kota. Proses suburbanisasi pada kawasan pinggiran mengindikasikan transformasi secara fisik spasal, sosial, dan kultural yang dipicu oleh transformasi ekonomi, yang bermuara pada Kota modern. Kondisi inilah yang mendorong terjadinya proses perubahan sosial, struktur sosial dan pola kultural pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang penguasaan moda produksinya berada pada kapitalisme (pemilik modal/investor).

Oleh sebab itu, penulis melakukan eksplorasi melalui informasi dari informan yang dianggap kompeten serta yang terlibat secara langsung dalam proses perubahan yang terjadi dalam wilayah pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan informan Abdul. Rahman, sebagai berikut:

> Itulah Pak... pekerjaan warga yang tergusur kemarin sekarang itu masih menjadi petani bahkan ada yang numpang dan ikut-ikutan kerja tani sama orang, nah kalau masalah kebijakan bandara setelah pembebasan lahan kemarin pihak bandara masih memberikan kesempatan untuk menggarap tapi ada lagi dimintai masyarakat dalam pembagian hasil pihak yang mencanangkan bagi hasil itu, orang-orang yang mengatas namakan Angkasa Pura. Kalau tanah pembebasan di tahun 1992 tidak bisa lagi kita garap. Kalau masalah adakah yang diuntungkan dalam proses pembelian tanah oleh angkasa pura, saya tidak bisa ungkap itu karena saya tidak tau mengenai hal itu. Kalau masalah penembak harga, itu jelas merugikan masyarakat kalau begitu, kalau masalah hasil penjualan lahan yang kemarin, pada tahun 1992 tidak ada malahan hancur masyarakat di sini tidak ada ungtungnya, itu mi tadi harganya kodong tidak sesuai, coba kita pikir apa yang mau diharapkan pembayarannya itu karna tanahnya di beli Rp.4000 keluar itu ternyata harganya Rp.7000 sampai dengan Rp.10.000 jadi jelas rugi tidak ada untung (Abdul Rahman, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data tersebut, pihak pengelola bandara secara leluasa

memberikan kebijakan untuk mengelola lahan yang sebelumnya telah miliki. Namun demikian, dalam perkembangannya ada sekelompok orang yang mengatasnamakan pihak pengelola bandara yang meminta agar hasil lahan yang mereka garap berdampak bagi hasil. Dimana kelompok yang mengatasnamakan pengelola bandara juga meminta sebagian hasil yang diperoleh dari hasil yang digarap oleh warga masyarakat, sehingga masyarakat menganggap hal tersebut tidak sesuai dengan kesepakatan awal.

Situasi tersebut membuat struktur sosial yang berada di kawasan bandara terebut kini telah berubah akibat dari penguasaan ruang yang diproduksi oleh pengelola bandara. Penguasaan ruang yang terjadi dimanfaatkan oleh oknum-oknum pengelola bandara untuk menjadikan lahan tersebut sebagai lahan keuntungan mereka dengan cara membiarkan warga masyarakat menghgarap lahan dari bandara, namun pada akhirnya oknum pengelola bandara meminta agar hasil yang diperoleh dari pengelolaan lahan juga sebagian diserahkan oleh oknum yang mengatasnamakan bandara. Fenomena tersebut mencerminkan bahwa lahan yang telah dikuasai oleh pengelola bandara telah terjadi praktik kapitalisasi ruang yang mengarah kepada keuntungan dari hasil yang diperoleh oleh warga nasyarakat lokal, sehingga warga masyarakat hanya dijadikan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya.

Struktur sosial lainnya adalah terdapatnya perubahan harga lahan yang tidak sesuai dan dianggap banyak memberikan kerugian bagi warga masyarakat, sehingga dalam proses pembayarannya, masih terdapatnya kerugian yang terjadi dalam proses pembayaran. Masyarakat juga seringkali diajak untuk menentukan harga, namun pada faktanya harga yang mereka terima tidak sesuai dengan kesepakatan diawal pembicaraan, sehingga mengakibatkan perubahan kepercayaan yang dialami oleh warga masyarakat lokal serta yang memiliki lahan untuk tidak sepenuhnya menaruh harapan kepercayaan kepada pengelola bandara.

Berdasarkan eksplorasi penelitian yang penulis lakukan maka pembahasan dalam babakan ini memberikan gambaran tentang pihak pengelola bandara secara leluasa memberikan kebijakan untuk mengelola lahan yang sebelumnya telah miliki. Namun demikian, dalam perkembangannya

ada sekelompok orang yang mengatasnamakan pihak pengelola bandara yang meminta agar hasil lahan yang mereka garap berdampak bagi hasil. Dimana kelompok yang mengatasnamakan pengelola bandara juga meminta sebagian hasil yang diperoleh dari hasil yang digarap oleh warga masyarakat, sehingga masyarakat menganggap hal tersebut tidak sesuai dengan kesepakatan awal.

Situasi tersebut membuat struktur sosial yang berada di kawasan bandara terebut kini telah berubah akibat dari penguasaan ruang yang diproduksi oleh pengelola bandara. Penguasaan ruang yang terjadi dimanfaatkan oleh oknum-oknum pengelola bandara untuk menjadikan lahan tersebut sebagai lahan keuntungan mereka dengan cara membiarkan warga masyarakat menghgarap lahan dari bandara, namun pada akhirnya oknum pengelola bandara meminta agar hasil yang diperoleh dari pengelolaan lahan juga sebagian diserahkan oleh oknum yang mengatasnamakan bandara. Fenomena tersebut mencerminkan bahwa lahan yang telah dikuasai oleh pengelola bandara telah terjadi praktik kapitalisasi ruang yang mengarah kepada keuntungan dari hasil yang diperoleh oleh warga masyarakat lokal, sehingga warga masyarakat hanya dijadikan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya.

Struktur sosial lainnya adalah terdapatnya perubahan harga lahan yang tidak sesuai dan dianggap banyak memberikan kerugian bagi warga masyarakat, sehingga dalam proses pemnbayarannya, masih terdapatnya kerugian yang terjadi dalam proses pembayaran. Masyarakat juga seringkali diajak untuk menentukan harga, namun pada faktanya harga yang mereka terima tidak sesuai dengan kesepakatan diawal pembicaraan, sehingga mengakibatkan perubahan kepercayaan yang dialami oleh warga masyarakat lokal serta yang memiliki lahan untuk tidak sepenuhnya menaruh harapan kepercayaan kepada pengelola bandara.

Hal lain yang perlu disoroti terkait dengan harga lahan adalah aktor yang berperan dalam transaksi jual beli lahan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dalam hal ini Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berada pada Wilayah Peri Urban (WPU). Dimana penduduk merupakan agen yang menjadi penyebab terjadinya

transformasi spasial di WPU, namun demikian penduduk pula yang akan mengalami dampak dari adanya tranformasi spasial ini khususnya mengenai harga lahan yang terjadi. Berdasarkan peranannya dalam hal jual beli lahan di WPU dikenal ada 3 aktor kunci, yaitu; (1) pemilik lahan awal sebelum ada pembangunan (*pradevelopment lands owners*); (2) pihak perantara (*intermediate actors*); dan (3) konsumen akhir (*final consumers*).

Sementara itu kategorisasi dalam kepemilikan secara sederhana diuraikan sebagai berikut. Pertama, pemilik lahan awal sebelum ada pembangunan dimana kelompok ini memiliki peranan menentukan terhadap ketersediaan lahan belum terbangun baik yang memiliki potensi besar untuk pembangunan fisikal kekotaan maupun yang hanya atau bahkan tidak memiliki potensi untuk pembangunan fisikal. Kategorisasi PLO lebih ditekankan pada visi kepemilikan lahan pertaniannya, di mana mereka tidak tertarik untuk mengkonversikannya ke bentuk pemanfaatan lahan non pertanian. Namun demikian, PLO ini akan mengalami tekanan (*under pressure*) untuk menjual lahannya. Hal ini disebabkan semakin bertambahnya jumlah penduduk dan fungsi di Wilayah Peri Urban (WPU) yang membutuhkan lahan kosong untuk dijadikan lahan permukiman maupun tempat mendirikan bangunan usahanya dan sementara itu ketersediaan lahan kosong semakin menyusut.

Akibat ketimpangan antara penawaran dan permintaan yang semakin lebar mengakibatkan harga lahan semakin meningkat di WPU, namun bagi mereka yang membutuhkan akan selalu bersedia membayarnya dan makin ke arah lahan kekotaan terbangun makin tinggi *trade of increase* dari harga lahan ini. Kondisi ini yang mengakibatkan terjadinya penekanan lahan (*land pressure*), khususnya pada lahan-lahan belum terbangun (*undeveloped land*). Tekanan terhadap lahan yang mengakibatkan tekanan terhadap pemilik khususnya petani untuk menjual lahannya ini akan menjadi semakin kuat karena adanya faktor lain yang bersifat tidak menguntungkan bagi kegiatan pertanian itu sendiri.

Kedua, pihak perantara (*Intermediate Actors {IA}*) adalah mereka yang memiliki peranan sebagai penghubung antara pemilik lahan sebelum dikembangkanb (PLO) dengan pengguna/konsumen akhir (*final*

consumers). Pihak-pihak yang termasuk ke dalam golongan IA adalah pengembang (*developers*), spekulan lahan (*land speculators/land dealers*), institusi keuangan (*financial institutions*) dan institusi lain yang memiliki peranan yang serupa (Martin, 1976). IA ini tidak bertujuan memanfaatkan lahan bagi dirinya sendiri baik untuk tempat tinggalnya maupun untuk kedudukan tempat usahanya. Dalam beberapa hal terdapat kesamaan peranan antara spekulan lahan dengan pengembang, namun dalam sisi lain mereka memiliki perbedaan. Keduanya termasuk kategori IA, namun dalam hal memperoleh keuntungan dari bisnis jual beli lahan pada kenyataan terdapat perbedaan. Spekulan lahan lahan mendapatkan keuntungan tidak semata dari peningkatan harga lahan yang ditentukan, namun juga dari investasi yang berwujud bangunan-bangunan perumahan atau bangunan non-perumahan. Spekulan lahan hanya bergantung pada kenaikan harga lahan sebagai akibat mekanisme pasar, sementara pengembang telah menentukan kenaikan harga secara sepihak dan artifisial yang *imbeded* di dalam harga bangunan yang direalisasikannya.

Para pengembang memilih lahan belum terbangun yang memiliki harga lahan yang sangat rendah disebabkan beberapa faktor, antara lain; aksesibilitas yang sangat rendah, kualitas lahan yang sangat rendah untuk pertanian sehingga harga lahan ditentukan atas dasar *agricultural based value.* Namun begitu lahan tersebut dikembangkan menjadi sebuah kompleks perumahan, maka lahan yang sudah menjadi kompleks perumahan yang sudah teratur, nyaman dengan aksesibilitas yang tinggi, maka pengembang akan menentukan harga lahannya berdasarkan *urban based value* yang dibebankan pada harga jualnya. Sementara peran lembaga keungan berperan memberikan fasilitas kredit bagi mereka yang berminat meminjam uang untuk membeli lahan yang kemudian membangunnya. Ketiga, konsumen akhir, pengguna akhir/konsumen akhir dapat terdiri dari berbagai aktor juga dimulai dari perorangan, kelompok maupun lembaga baik pemerintah maupun non-pemerintah. Berdasarkan fakta dilapangan pembagian ketiga kategori tersebut tidak selalu berpisah satu sama lain, karena ada beberapa diantaranya yang berfungsi ganda. Pada saat tertentu seseorang adalah pemilik lahan belum terbangun dan dia

merupakan golongan bukan petani (PLO), namun dalam saat bersamaan dia juga berperan sebagai pihak yang menjadi perantara, karena menjabat sebagai pengembang (IA) dan sekaligus juga menggunakan sebagian lahannya untuk kepentingan dirinya sendiri maupun keluarganya (FC).

B. Perubahan Sosial

Perubahan sosial dapat dikatakan sebagai suatu perubahan dari gejala-gejala sosial yang ada pada masyarakat, dari yang bersifat individual sampai yang lebih kompleks. Perubahan sosial dapat dilihat dari segi terganggunya kesinambungan di antara kesatuan sosial walaupun keadaannya relatif kecil. Perubahan ini meliputi struktur, fungsi, nilai, norma, pranata, dan semua aspek yang dihasilkan dari interaksi antar manusia, organisasi atau komunitas, termasuk perubahan dalam hal budaya. Perubahan sosial dapat dibagi menjadi; (1) perubahan dalam arti kemajuan (*progress*) atau menguntungkan, dan perubahan dalam arti kemunduran (*regress*) yaitu yang membawa pengaruh kurang menguntungkan bagi masyarakat. Jika perubahan sosial dapat bergerak ke arah suatu kemajuan, masyarakat akan berkembang. Adapun aspek yang dimaksud adalah proses perubahan inovasi berkenaan dengan sumber-sumber produksi penduduk komunitas lokal dan pendatang di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dalam aspek ini perubahan inovasi yang terdapat di wilayah pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin tidak terjadi secara signifikan yang disebabkan oleh kualitas sumber daya yang dimiliki oleh penduduk lokal belum optimal, sebagaimana yang dikatakan oleh informan Abdul Rahman, sebagai berikut:

> Perubahahan inovasi yang terjadi di kampung kami sejak adanya pengembangan kawasan Bandara tidaklah memberikan pengaruh yang signifikan dalam kehidupan sosial masyarakat. Hal ini disebabkan kami belum mampu secara kualitas untuk bersaing dan beradaptasi dengan kamajuan teknologi yang saat ini sedang terjadi. Faktor keterbatasan pendidikan dan keterampilan yang kami miliki serta keterampilan yang terbatas membuat kami tidak dapat bersaing dengan keadaan yang ada (Abdul Rahman, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari keterangan responden bahwasanya penyebab perubahan inovasi tidak terjadi disebabkan oleh keterbatasan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh warga masyarakat lokal utamanya faktor pendidikan. Disamping itu pula faktor keterampilan juga memberikan pengaruh, sehingga masyarakat lokal tidak dapat bersaing secara cepat terhadap dampak pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Selain dari pada itu, proses perubahan sosial yang dikondisikan oleh perubahan kondisi lingkungan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terdapat perubahan. Hal ini dapat dilihat dari kondisi lingkungan sosial warga masyarakat yang saat ini telah mengalami perkembangan dengan adanya pengembangan kawasan bandara. Kondisi tersebut yang dimaksud adalah lingkungan warga masyarakat telah dapat diakses dan mengadopsi pola-pola kehidupan kekotaan, diantaranya masyarakat lokal dapat beradaptasi dengan kemajuan yang terdapat di daerah kota yang disebabkan faktor trend yang mereka adopsi dari penduduk pendatang. Hal tersebut sebagaimana yang diungkapkan oleh informan Abdul Rahman, sebagai berikut:

> Kami warga masyarakat lokal juga menga;ami perubahan sosial diantaranya pola hidup kami yang hampir sebagian besar penduduk lokal mengadopsi pola hidup kekotaan. Perubahan sosial tersebut dapat dilihat dari gaya dan pola hidup warga masyarakat lokal juga seringkali mengadopsi gaya hidup masyarakat kota. Gaya hidup masyarakat kota yang mereka adopsi diantaranya adalah cara berpakaian, pola dan tingkah laku sudah hampir mereka terapkan di lingkungan warga masyarakat lokal. Masyarakat lokal mengamati kehidupan warga kota dengan adanya pola kehidupan warga masyarakat kota sudah mengikuti trend.Selanjutnya untuk aspek akluturasi budaya warga masyarakat juga sebagian besar cenderung mengikuti kehidupan masyarakat kota (pendatang). Hal ini dilihat dari kebiasaan generasi muda sudah tidak lagi mau untuk bersilaturrahmi bahkan saling membantu dalam kehidupan sehari-hari. Bilamana ada kegiatan gotong royong generasi muda sudah tidak lagi mau untuk ikut bergabung bahkan terlibat dalam kegiatan tersebut. Untuk perubahan sosial dalam aspek pendidikan warga masyarakat lokal cenderung tidak mengalami perubahan secara signifikan. Hal ini disebabkan karena warga masyarakat lokal belum mampu ber-

> adaptasi secara optimal dengan keadaan yang terjadi dengan warga masyarakat pendatang. (Abdul Rahman, Wawancara Hari Rabu, 16 Mei 2018 di dusun Pao-pao, Desa Baji Mangai', Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data informan tersebut diperoleh keterangan bahwasanya dampak dari pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memberikan dampak bahwa penduduk lokal hampir sebagian besarnya telah mengadopsi trend yang dilakukan oleh penduduk pendatang (warga masyarakat kota). Hal tersebut dapat dilihat dari perkembangan yang terjadi dalam kehidupan warga masyarakat lokal yang cenderung mengalami perubahan. Dimana perubahan yang terjadi diantaranya dalam kehidupan sosial masyarakat yang hampir sebagian besar penduduk lokal telah mengadopsi adat dan budaya utamanya bagi generasi muda yang sudah tidak lagi melestarikan nilai-nilai budaya yang terdapat dalam kehidupan sehari-harinya.

Pada babakan ini perubahan inovasi yang terdapat di wilayah pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin tidak terjadi secara signifikan yang disebabkan oleh kualitas sumber daya yang dimiliki oleh penduduk lokal belum optimal, sebagaimana yang dikatakan oleh informan Abdul Rahman, bahwasanya penyebab perubahan inovasi tidak terjadi disebabkan oleh keterbatasan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh warga masyarakat lokal utamanya faktor pendidikan. Di samping itu pula faktor keterampilan juga memberikan pengaruh, sehingga masyarakat lokal tidak dapat bersaing secara cepat terhadap dampak pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Selain dari pada itu proses perubahan sosial yang dikondisikan oleh perubahan kondisi lingkungan di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terdapat perubahan. Hal ini dapat dilihat dari kondisi lingkungan sosial warga masyarakat yang saat ini telah mengalami perkembangan dengan adanya pengembangan kawasan bandara. Kondisi tersebut yang dimaksud adalah lingkungan warga masyarakat telah dapat diakses dan mengadopsi pola-pola kehidupan kekotaan, diantaranya masyarakat lokal dapat beradaptasi dengan kemajuan yang terdapat di daerah kota yang disebabkan faktor trend yang mereka adopsi dari penduduk

pendatang.

Dampak dari pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memberikan dampak bahwa penduduk lokal hampir sebagian besarnya telah mengadopsi trend yang dilakukan oleh penduduk pendatang (warga masyarakat kota). Hal tersebut dapat dilihat dari perkembangan yang terjadi dalam kehidupan warga masyarakat lokal yang cenderung mengalami perubahan. Dimana perubahan yang terjadi diantaranya dalam kehidupan sosial masyarakat yang hampir sebagian besar penduduk lokal telah mengadopsi adat dan budaya utamanya bagi generasi muda yang sudah tidak lagi melestarikan nilai-nilai budaya yang terdapat dalam kehidupan sehari-harinya.

Wilayah Peri Urban merupakan wilayah yang dinamis, bahkan dapat dikatakan pada bagian tertentu, khususnya yang berbatasan langsung dengan daerah kekotaan terbangun merupakan wilayah yang paling dinamis dibandingkan dengan bagian-bagian lain. Penyebab utamanya adalah tingginya kekuatan penarik (*magnetic forces/full forces/attracting forces*) bagian ini baik bagi penduduk maupun fungsi-fungsi kekotaan. Secara umum dapat dikatakan bahwa semakin dengan lahan terbangun, makin kuat daya tarik bagian ini dan sebaliknya makin jauh makin lemah daya tariknya.

Pendatang-pendatang di Wilayah Peri Urban tidak hanya berasal dari bagian yang lebih jauh dari lahan kekotaan terbangun saja, namun banyak juga yang datang dari bagian dalam kota. Sebab-sebab tertentu tersebut merupakan kekuatan-kekuatan penentu penyebab terjadinya mobilitas tempat tinggal (*residential mobility*) dan mobilitas fungsi-fungsi (*functional mobility*). Pengertian fungsi dalam hal ini diartikan sebagai kegiatan sehingga *functional mobility* dapat dipadankan dengan *activity mobility.* Setiap analisis gerakan spasial horisontal (*spatial horizontal movement*) jelas tdak hanya menekankan ada daerah tujuan dari gerakan tersebut, namun juga harus memperhatikan daerah asal dari gerakan tersebut yang masing-masing memiliki kekuatan-kekuatan yang tertentu yang menyebabkan sesuatu gerakan serta menentukan kuat atau lemahnya gerakan yang terjadi. Dalam Wilayah Peri Urban dikenal ada 3 macam ke-

kuatan spasial horisontal utama yang dapat dikategorikan sebagai; (1) kekuatan sentrifugal; (2) kekuatan sentripetal; dan (3) kekuatan lateral.

Dalam hal ini akan diuraikan secara singkat mengenai ke 3 kekuatan tersebut yang dimulai dari: pertama, kekuatan sentrifugal sangat ditentukan oleh dua macam kekuatan, yaitu apa yang disebut sebagai kekuatan penarik dan kekuatan pendorong (*push forces/propelling forces*). Dua macam kekuatan ini menjadi kekuatan paling menentukan terhadap intensitas dan kekuatan gerakan yang terjadi. Makin kuat kekuatan pendorong dan penarik, maka makin tinggi pula gerakan dan makin tinggi intensitas gerakan yang timbul. Kekuatan penarik adalah kekuatan yang bersifat menarik penduduk atau fungsi menuju ke arah dimana kekuatan tersebut berada. Kekuatan penarik ini berada ditempat tujuan gerakan (*place of destination*), sedangkan kekuatan pendorong adalah kekuatan yang memiliki sifat mendorong penduduk dan atau fungsi meninggalkan tempat asal penduduk atau fungsi semula berada, dengan kata lain bahwa ekuatan pendorong adalah kekuatan yang berada di tempat asal gerakan (*place of origin*) (Yunus, 2008).

Kedua, kekuatan sentripetal (*sentripetal forces*) adalah kekuatan-kekuatan yang mengakibatkan gerakan penduduk dan atau fungsi-fungsi yang berasal dari bagian luar kota menuju ke bagian dalamnya. Dalam gerakan sentripetal juga dikenal ada dua macam kekuatan yang menentukannya, yaitu; (1) kekuatan pendorong; dan (2) kekuatan penarik. Kekuatan pendorong berasosiasi secara spasial dengan daerah tujuan gerakan. Oleh karena gerakan sentripetal berlawan dengan gerakan sentrifugal, maka sifat dari masing-masing kekuatan yang berperan pun juga berbeda pula. Apabila dalam gerakan sentrifugal dikenal sifat negatif bagian dalam kota yang menyebabkan penduduk dan atau fungsi meninggalkannya, maka dalam gerakan sentripetal bagian dalam kota bersifat positif dan sementara itu bagian luar kota memiliki sifat yang negatif.

Ketiga, kekuatan lateral (*lateral force*) secara empiris fakta membuktikan bahwa kekuatan-kekuatan yang beroperasi di Wilayah Peri Urban (WPU), baik kekuatan pendorong maupun penarik tidak selalu berwujud sebagai kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Ada satu bentuk ke-

kuatan-kekuatan yang pada umumnya luput dari pengamatan para peneliti, yakni kekuatan lateral. Kekuatan ini bercirikan khusus tidak berasosiasi dengan ciri khas sifat kekotaan maupun kedesaan, namun lebih diwarnai oleh variasi keruangan yang ada pada masing-masing subzona. Hal ini dapat berlangsung karena dalam masing-masing subzona di dalam WPU juga menunjukkan adanya variasi lingkungan yang cukup besar. Kekuatan lateral adalah kekuatan yang mengakibatkan lateral penduduk dan atau fungsi yang berlangsung di dalam satu subzona yang sama dan memiliki jarak ke lahan terbangun utama maupun ke pusat kota yang relatif sama. Hal ini pentng dipahami disebabkan dalam satu subzona juga terdapat kekuatan-kekuatan sentripetal maupun kekuatan sentrifugal dalam skala minor yang secara garis besar sifat-sifat dan jenis kekuatannya.

Megapolitanisasi sebagai suatu proses menjadi bersifat kekotaan adalah sama dengan proses urbanisasi dan yang membedakan adalah skalanya. Proses urbanisasi lebih menekankan pada eksistensi kota-kota secara individual dengan skala spasial yang lebih kecil, sedangkan megapolitanisasi menekankan pada integrasi kota-kota dalam skala yang jauh lebih luas, khususnya dalam segi spasialnya. Dampak yang paling nyata yang terlihat dari proses megapolitanisasi adalah terjadinya konflik kepentingan yang sangat luas. Dalam bagian ini akan diuraikan pembahasan secara teoritis mengenai konflik tersebut yang dipilah menjadi beberapa uraian wacana yang perlu mendapat pencermatan, yaitu; (1) konflik antarruang (*temporal conflicts*), (2) konflik anttaruang (*spatial conflicts*), (3) konflik antarwilayah (*regional conflicts*), (4) konflik antarpersonal (*personal conflicts*), (5) konflik antar-institusi (*institutional conflicts*), (6) konflik antara person dengan institusi (*personal versus institutional conflicts*), (7) konflik antar perorangan dengan kelompok masyarakat (*personal versus societal conflicts*), (8) konflik antargolongan masyarakat (*societal conflict*), (9) konflik ekonomi (*economic conflicts*), (10) konflik politik (*political conflicts*), (11) konflik budaya (*cultural conflicts*), dan (12) konflik agama (*religious conflicts*).

C. Sintesis Penguasaan Reproduksi Ruang

Sebelum dibangunnya Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, maka ruang dan lahan pada kawasan tersebut, dominan dikuasai oleh masyarakat-masyarakat lokal, sehingga pola-pola aktivitasnya masih disebut sebagai sarana produksi, karena warga masyarakat gunakan untuk bertani, ketika masih aktivitas nelayan, petani maka dia disebut sarana produksi, tapi ketika berubah menjadi Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin kecenderungannya fungsi-fungsi ekonomi, maka dia berubah menjadi reproduksi ruang yang dikonsumsi menjadi sarana ekonomi.

Oleh sebab itu, dapat pula dikatakan bahwa struktur ruang yang terbangun ke arah dari sepenuhnya agraris pertanian ke arah kawasan pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, melalui perciptaan ruang secara representational (keterwakilan orang-orang politik, keterwakilan pengusaha, penguasa dst.) menyebabkan polarisasi sosial, sehingga dampak polarisasi sosial ini adalah masyarakat kemudian dikelompok-kelompokkan segmennya yang seluruhnya mengarah ke marginalitas yang disebabkan oleh efek polarisasi sosial.

Terjadinya efek polarisasi sosial menyebabkan masyarakat menjadi terpencar-pencar yang tadinya dia hidup secara bersatu dan berkelompok dalam satu area tertentu, setelah pembangunan kawasan bandar udara mereka dipisah dan terpencar. Efek ini juga disebut sebagai pemisahan yang tadinya eksis pada satu area tertentu. Penciptaan ruang secara representational yang menunjukkan keterwakilan kelompok-kelompok tertentu itulah yang menguasai ruang di kawasan bandar udara, menyebabkan terjadinya pemisahan dari keluarga dan kelompok kerabatnya, akhirnya masyarakat lahir dalam bentuk segmentasi (dikelompokkan).

Bab 6
Kapitalisme Ruang dan Marginalisasi Masyarakat

A. Kapitalisasi Ruang

Secara sosial, ruang menjadi sarana untuk meraih dan menciptakan kontrol. Ruang dikonstruksi sedemikian rupa sebagai sarana pemikiran dan tindakan, yang koheren sifatnya dengan upaya kontrol dan dominasi dalam relasi produksi Marx. Dalam pengertian ini ruang diproduksi sedemikian rupa untuk melanggengkan kekuasaan dan menciptakan dominasi. Itu sebabnya, pada bagian awal dari "*The Production of Space*," Lefebvre lebih fokus kepada persoalan bagaimana peradaban Barat menciptakan konsep ruang melalui konstruksi dan struktur ilmu pengetahuan. Bagi Lefebvre yang mempersoalkan bagaimana relasi sosial juga menciptakan akumulasi pengetahuan yang pada akhirnya berperan dalam konstruksi wacana tentang ruang. Jauh sebelum manusia menyadari bagaimana ruang itu seharusnya diperlakukan (dikapitalisasi, misalnya), wacana tentang ruang telah terbentuk lebih dahulu. Setidaknya wacana ini telah menjadi konsep dasar bagi manusia untuk membuat kategori, memilah, memisahkan dan menyekat ruang-ruang fisik yang ada dalam keseharian-nya. Wacana ini memberikan kemampuan manusia untuk menciptakan ruang dalam bentuk abstraksi.

Runtuhnya ruang alamiah ke dalam ruang sosial. Semenjak ruang alamiah ini runtuh ke dalam ruang sosial melalui proses abstraksi dan pewacanaan, maka ruang mulai memiliki historisitasnya. Historisitas ini ternarasikan melalui proses abstraksi dan pewacanaan terhadap ruang yang lambat laun menjadi sebuah konsepsi keruangan (konsepsi spasial). Bermula dari pemisahan ruang-ruang sakral dan profan, manusia mulai membangun relasi sosial yang berdasar pada praktik sosial dalam ruang-ruang tertentu. Jika ruang sudah memiliki historisitasnya, maka dengan sendirinya ruang-ruang baru yang dikonstruksi melalui relasi sosial ini adalah

juga sebuah produk sosial. Hal ini juga yang mendasari pembedaan "ruang" dengan "alam." Ruang pada akhirnya berimplikasi pengetahuan.

Ruang dibentuk oleh konsepsi spasial manusia. Konsepsi spasial tersebut lambat laun menstrukturisasi dirinya menjadi ilmu pengetahuan tentang ruang. Jika alam memberikan inspirasi manusia untuk mengembangkan ilmu pengetahuan lainnya seperti biologi, matematika, fisika, kimia dan ilmu alam lain, maka ruang menciptakan ilmu pengetahuan tentang dirinya sendiri. Dalam "*The Production of Space*" Lefebvre berusaha menunjukkan bahwa ilmu pengetahuanlah yang paling berperan memberi jalan bagi manusia untuk memaknai lingkungannya sebagai ruang. Baginya, persoalan pemaknaan manusia terhadap ruang seharusnya menjadi agenda utana ilmu pengetahuan karena keberadaan manusia itu sendiri di dalam ruang alamiahnya sebagai sebuah peristiwa spasial. Dalam hal ini penulis akan menguraikan beberapa pokok pembahasan dalam kaitan kapitalisasi ruang, sebagai berikut:

1. Perubahan Aktivitas Sosial Ekonomi Komunitas Lokal

Perubahan aktivitas sosial ekonomi komunitas lokal hubungannya dengan tindakan sosial dimana aktivitas ekonomi warga masyarakat lokal tidak mengalami perubahan secara signifikan. Hal tersebut disebabkan warga masyarakat yang memiliki keterbatasan pendidikan dan keterampilan belum mampu untuk melakukan adaptasi dengan lingkungan sosial mereka yang baru. Di samping itu adaptasi sosial tersebut tidak dapat membantu warga masyarakat untuk masuk kedalam dunia kerja yang disediakan oleh pihak Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas, sebagai berikut:

> Kami sebagai warga masyarakat lokal sepenuhnya belum bisa beradaptasi dengan kondisi sosial yang terdapat di wilayah pengembangan bandara ini. Hal ini disebabkan tingkat pendidikan dan keterbatasan keterampilan yang kami miliki belum bisa membawa dan mengantarkan kami ke arah perubahan. Disamping itu pula faktor keterbatasan daya dukung yang dapatkan dari pihak pengelola juga sangat terbatas. Hal tersebut ditunjukkan dengan tidak adanya bantuan keterampilan bahkan bantuan CSR untuk memberikan semacam pengembangan dalam kehidupan warga masyarakat lokal.

> Lebih lanjut lagi kami sebagai warga masyarakat lokal juga tidak pernah diberikan kesempatan untuk terlibat dalam kegiatan sosial maupun diberikan dukungan dalam mennsukseskan kegiatan sosial tersebut, sehingga dampaknya kami merasa gugup dan kaku bilamana diperhadapkan dengan keadaan sebagaimana mestinya (Muhammad Ukkas, Wawancara Hari Sabtu, 12 Mei 2018 di Jl. Laikang Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar).

Berdasarkan data yang diperoleh dari informan penelitian tersebut diperoleh keterangan bahwa sebagian besar warga masyarakat lokal mengeluhkan dengan ketidaksiapan dari pihak pengembang bandara dalam memberikan bantuan dan sumbangan keterampilan dalam kemajuan warga masyarakat lokal untuk ditingkatkan pendidikan dan keterampilan dalam mendukung serta menunjang kesejahteraan warga masyarakat lokal.

Di samping itu pula warga masyarakat lokal juga masih terbatas dalam memperoleh akses keterampilan serta bantuan CSR dari pihak pengelola dan pengembang bandar, sehingga dalam kehidupan sehari-hari tidak jarang warga masyarakateringkali merasakan adanya kekurangan dari pengembangan kawasan wilayah bandara tersebut.

Selanjutnya aktivitas sosial ekonomi ini juga mendapat respon dari warga masyarakat lokal yang menganggap selama ini aktivitas dalam sosial ekonomi mereka belum ada perubahan. Hal tersebut nampak dari keterbatasan yang dimiliki oleh warga masyarakat yang memeberian pengakuan bahwasanya dalam pengembangan kawasan bandara warga masyarakat lokal belum optimal dalam peluang untuk mendapatkan akses ke bandara, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Saini dan Beddu, sebagai berikut:

> Begini Pak, pengetahuan yang menjadi faktor penentu dalam memperoleh akses ekonomi di kawasan bandara. Sementara kami warga masyarakat lokal sam sekali minim akan pengetahuan dan pendidikan dikarenakan kami hanya berprofesi sebagai buruh tani dan petani, sehingga yang kami harapkan dari pengelola bandara hanyalah pemberian ruang untuk memproleh akses dalam masuk ke kegiatan ekonomi di bandara. Seperti misalnya dengan memberikan kami izin sementara dalam mengelola lahan bandara dimana lahan tersebut saat ini juga belum ditempati dan juga belum dijadikan sebagai kawasan ekonomi bagi pengelola bandara (Saini dan

Beddu, Wawancara Hari Minggu, 20 Mei 2018 di kampung pao-pao Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan eksplorasi penelitian yang penulis lakukan di lapangan diperoleh bahwa warga masyarakat lokal sangat mengharapkan kebijakan dari pengelola bandara untuk diberikan keluasan dalam mengakses lahan yang dimiliki oleh bandara. Warga masyarakat lokal memberikan argumentasi bahwa lahan bandara tersebut sepenuhnya belum dipergunakan oleh bandara, sehingga harapannya dapat diakses dan dijadikan sebagai ruang ekonomi untuk mengganti keterbatasan warga masyarakat lokal dalam mengakses kedalamn bandara sebagai karyawan swasta.

2. Perubahan Peralihan Moda Produksi Pada Komunitas Lokal

Perubahan peralihan moda produksi pada komunitas lokal yang terjadi di wilayah pengembangan tidak memberikan dampak positif. Hal tersebut, nampak dari mata pencaharian warga masyarakat lokal yang masih tetap bertani dan bercocok tanam. Di samping itu pula warga masyarakat lokal juga belum dapat sepenuhnya mengakses teknologi dalam peningkatan moda produksi lahan pertanian mereka, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas, sebagai berikut:

> Dalam pengembangan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin—kami selaku warga masyarakat belum sepenuhnya dapat melakukan adaptasi terhadap kemajuan teknologi yang saat ini sedang terjadi—yang kami lakukan hanyalah mengulangi keterampilan yang kami peroleh dari para pendahulu kami, sehingga dalam adaptasi moda teknologi pengetahuan kami masih sangat rendah dan terbatas. Disamping itu juga kami jarang mengikuti pelatihan dan keterampilan serta pihak angkasa pura jarang sekali memberikan bantuan CSR kepada warga masyarakat lokal dalam upaya peningkatan pengetahuan dan keterampilan Muhammad Ukkas, Wawancara Hari Sabtu, 12 Mei 2018 di Jl. Laikang Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar).

Dari pandangan informan tersebut dapatlah digambarkan bahwasanya warga masyarakat lokal sangat menaruh harapan kepada pihak pengelola bandara untuk dapatnya mereka diberikan bantuan berupa bantuan peningkatan keterampilan dan juga bantuan pendidikan secara gratis. Warga masyarakat lokal belum bisa melakukan adaptasi moda produksi yang

dapat mengantarkan mereka untuk bisa mengakses teknologi dan informasi. Dari pandangan informan tersebut warga masyarakat juga berharap kesediaan dari pengelola Angkasa Pura untuk dapat memberikan bantuan CSR kepada warga masyarakat agar mereka dapat memanfaatkannya dalam peningkatan pendidikan dan keterampilan.

Selanjutnya informasi mengenai peralihan moda produksi pada komunitas lokal bahwa warga masyarakat lokal belum berhasil dalam beralih moda produksinya dari kegiatan moda produksi pertanian menuju kegiatan moda produksi sebagai karyawan swasta. Hal tersebut dibuktikan dari keterbatasan warga masyarakat dalam mengakses pekerjaan yang telah disediakan oleh pengelola Angkasa Pura, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Sani dan Beddu, sebagai berikut:

> Begini Pak—kami warga masyarakat lokal terbatas dalam mengakses pekerjaan ke dalam Angkasa Pura. Hal tersebut dibatasi oleh pengetahuan yang kami miliki, sehingga kami di sini merasa bahwa aturan tersebut sangatlah sulit untuk kami penuhi diantaranya memiliki pendidikan minimal S.1. (Strata Satu) dan memiliki keterampilan khusus. Aturan ini yang membuat kami sangat berat untuk kami penuhi, disamping itu pula adanya issu bahwa kami warga masyarakat lokal mendapatkan prioritas khusus untuk diterima sebagai karyawan swasta di Angkasa Pura dengan catatan KTP kami asli beralamat di sekitar Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, namun hal tersebut masih sebatas issu dan tidak kunjung terealisasi oleh pengelola Angkasa Pura (Saini dan Beddu, Wawancara Hari Minggu, 20 Mei 2018 di kampung pao-pao Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan ungkapan dari informan tersebut diperoleh keterangan bahwa warga masyarakat lokal terbatas dalam mengakses pekerjaan sebagai karyawan swasta yang disebabkan oleh faktor pendidikan dan keterampilan. Di samping itu pula isu tentang prioritas warga masyarakat lokal untuk diterima sebagai karyawan swasta dianggap sebagai issu untuk menarik simpatik warga masyarakat dalam mendapatkan lahan mereka yang dijadikan sebagai kawasan pengembangan bandara.

3. Perubahan Kegiatan Ekonomi Sebelum dan Sesudah Pembangunan

Dalam aspek perubahan kegiatan ekonomi sebelum dan sesudah

pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, warga masyarakat juga tidak mendapat perubahan yang siginifikan dalam aspek tingkat kesejahteraan ekonomi mereka, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas, sebagai berikut:

> Dalam aspek perubahan kegiatan ekonomi yang mengarah ke tingkat kesejahteraan kami selaku warga masyarakat lokal, secara keseluruhan belum merasakan terjadinya perubahan. Alasan kami ialah karena sebelum pembangunan kawasan pengembangan bandara tersebut, mata pencaharian utama kami itu adalah sebgsai petani penggarap dan sesudah pembangunan kawasan bandara mata pencaharian kami tetap sebagai petani. Bahkan kami merasakan sesudah pembangunan kawassan bandara pergerakan kami dibatasi dengan aturan serta tata tertib yang diberlakukan oleh pengelola Angkasa Pura kepada warga masyarakat lokal. Tata tertib dan aturan tersebut kami anggap sebagai pembatas ruang gerak kami dalam melakukan kegiatan sehari-hari diantaranya melakukan kegiatan bercocok tanam di sawah kami. Pengelola mengeluarkan aturan dengan tidak mempertimbangkan aspek saran dan masukan dari warga masyarakat lokal, sehingga kami aturan yang dibuat untuk kami itu kami anggap sebagai batasan bagi kami dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Sementara untuk aspek memperoleh lapangan pekerjaan sebagaimana yang dijanjikan oleh pengelola Angkasa pura yang saat ini terjadi masih sebatas wacana dan belum sepenuhnya teralisasi. Bagi kami penerimaan dan prioritas bagi warga masyarakat lokal kami anggap sebagai bahan kampanye oleh pengelola Angkasa Pura dalam merebut hati kami sewaktu lahan kami ingin dijadikan sebagai kawasan pengembangan bandara. Anak dan keluarga kami seringkali mendaftar untuk ikut bergabung/dipekerjakan sebagai karyawan di Angkasa Pura namun hal tersebut sepenuhnya tidak terealisasi, sehingga kami warga masyarakat lokal tidak dapat diterima sebagai karywan dengan alasan sumber daya manusia, pendidikan dan keterampilan kami yang dianggap masih terbatas oleh pengelola Angkasa Pura. (Muhammad Ukkas, Wawancara Hari Sabtu, 12 Mei 2018 di Jl. Laikang Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar).

Berdasarkan penuturan informan tersebut diperoleh keterangan bahwasanya warga masyarakat lokal dalam perubahan kegiatan ekonomi sebelum dan sesudah pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin belum memberikan dampak positif bagi kesejahteraan

ekonomi. Hal tersebut dibuktikan dengan pengakuan warga masyarakat lokal yang mengatakan mereka terkendala dari faktor sumber daya manusia, pendidikan dan keterampilan. Warga masyarakat lokal juga belum dapat mengakses pekerjaan di Angkasa Pura, sehingga faktor ini juga yang menjadi salah satu pendorong terjadinya pelambatan kemajuan kesejahteraan ekonomi bagi warga masyarakat lokal.

Selanjutnya eksplorasi penelitian yang dilakukan kepada informan tentang perubahan kegiatan ekonomi dianggap oleh warga masyarakat masih banyak mengalami kendala. Kedala tersebut dapat ditemui dalam pembebasan lahan pertanian dimana masih banyak diantara warga masyarakat bahwasanya apa yang dilakukan oleh pihak pengelola Angkasa Pura belum sepenuhnya memenuhi janji dan kesepakatan sewaktu mereka mengadakan pertemuasn diantara para *stakeholders.* Warga masyarakat menganggap masih terdapat kejanggalan dalam hasl penentuan harga dimana ada diantara investor yang menjadikan program pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ini sebagai proyek dalam mengejar keuntungan, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Saini dan Beddu, sebagai berikut:

> Begini Pak—kami warga masyarakat lokal menganggap pembebasan lahan yang dilakukan oleh pengelola bandar udara kami anggap sebagai bagian dari kongkalikong yang dilakukan oleh investor dengan pengelola Angkasa Pura. Ada diantara mereka yang mengatasnamakan pengelola ddengan swengan bekerjasama dengan investor untuk membeli lahan kami dengan harga yang relatif murah lalu mereka menjual kembali dengan harga yang lumayan tinggi. Dari hasil penelusuran kami diantara oknum tersebut sengaja melakukan kerjasama demi mengejar keuntungan. Disamping itu pula diantara mereka dengan sengaja medesain agar warga masyarakat dengan suka rela untuk menjual lahannya kepada oknum-oknum tersbeut, sehingga kami selaku warga masyarakat merasa hal ini merupakan bentuk pelanggaran dan penyimpangan yang dilakukan oleh oknum tersebut. (Saini dan Beddu, Wawancara Hari Minggu, 20 Mei 2018 di kampung pao-pao Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dari hasil penelusuran yang dilakukan oleh penulis dilapangan bahwasanya masih terdapat oknum-oknum yang mengatasnamakan pihak

pengelola angkasa pura dan bekerjasama dengan investor untuk membujuk rayu warga masyarakat agar mau menjual lahannya dengan harga yang relatif murah dengan di janjikan kedepannya salah satu sanak kelaurganya dapat dipekerjakan sebagai karyawan swasta di Angkasa Pura, sehingga warga masyarakat juga ikut mau dalam bujuk rayu yang dikeluarkan oleh oknum tersebut.

Perubahan aktivitas sosial ekonomi komunitas lokal hubungannya dengan tindakan sosial dimana aktivitas ekonomi warga masyarakat lokal tidak mengalami perubahan secara signifikan. Hal tersebut disebabkan warga masyarakat yang memiliki keterbatasan pendidikan dan keterampilan belum mampu untuk melakukan adaptasi dengan lingkungan sosial mereka yang baru. Disamping itu adaptasi sosial tersebut tidak dapat membantu warga masyarakat untuk masuk ke dalam dunia kerja yang disediakan oleh pihak Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas, bahwa sebagian besar warga masyarakat lokal mengeluhkan dengan ketidaksiapan dari pihak pengembang bandara dalam memberikan bantuan dan sumbangan keterampilan dalam kemajuan warga masyarakat lokal untuk ditingkatkan pendidikan dan keterampilan dalam mendukung serta menunjang kesejahteraan warga masyarakat lokal.

Di samping itu pula warga masyarakat lokal juga masih terbatas dalam memperoleh akses keterampilan serta bantuan CSR dari pihak pengelola dan pengembang bandar, sehingga dalam kehidupan sehari-hari tidak jarang warga masyarakateringkali merasakan adanya kekurangan dari pengembangan kawasan wilayah bandara tersebut.

Selanjutnya aktivitas sosial ekonomi ini juga mendapat respon dari warga masyarakat lokal yang menganggap selama ini aktivitas dalam sosial ekonomi mereka belum ada perubahan. Hal tersebut nampak dari keterbatasan yang dimiliki oleh warga masyarakat yang memberian pengakuan bahwasanya dalam pengembangan kawasan bandara warga masyarakat lokal belum optimal dalam peluang untuk mendapatkan akses ke bandara, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Saini dan Beddu, bahwa warga masyarakat lokal sangat mengharapkan kebijakan dari

pengelola bandara untuk diberikan keluasan dalam mengakses lahan yang dimiliki oleh bandara. Warga masyarakat lokal memberikan argumentasi bahwa lahan bandara tersebut sepenuhnya belum dipergunakan oleh bandara, sehingga harapannya dapat diakses dan dijadikan sebagai ruang ekonomi untuk mengganti keterbatasan warga masyarakat lokal dalam mengakses kedalamn bandara sebagai karyawan swasta.

Perubahan peralihan moda produksi pada komunitas lokal yang terjadi di wilayah pengembangan tidak memberikan dampak positif. Hal tersebut, nampak dari mata pencaharian warga masyarakat lokal yang masih tetap bertani dan bercocok tanam. Di samping itu pula warga masyarakat lokal juga belum dapat sepenuhnya mengakses teknologi dalam peningkatan moda produksi lahan pertanian mereka, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas, bahwasanya warga masyarakat lokal sangat menaruh harapan kepada pihak pengelola bandara untuk dapatnya mereka diberikan bantuan berupa bantuan peningkatan keterampilan dan juga bantuan pendidikan secara gratis. Warga masyarakat lokal belum bisa melakukan adaptasi moda produksi yang dapat mengantarkan mereka untuk bisa mengakses teknologi dan informasi. Dari pandangan informan tersebut warga masyarakat juga berharap kesediaan dari pengelola Angkasa Pura untuk dapat memberikan bantuan CSR kepada warga masyarakat agar mereka dapat memanfaatkannya dalam peningkatan pendidikan dan keterampilan.

Selanjutnya informasi mengenai peralihan moda produksi pada komunitas lokal bahwa warga masyarakat lokal belum berhasil dalam beralih moda produksinya dari kegiatan moda produksi pertanian menuju kegiatan moda produksi sebagai karyawan swasta. Hal tersebut dibuktikan dari keterbatasan warga masyarakat dalam mengakses pekerjaan yang telah disediakan oleh pengelola Angkasa Pura, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Sani dan Beddu, bahwa warga masyarakat lokal terbatas dalam mengakses pekerjaan sebagai karyawan swasta yang disebabkan oleh faktor pendidikan dan keterampilan. Di samping itu pula isu tentang prioritas warga masyarakat lokal untuk diterima sebagai karyawan swasta dianggap sebagai issu untuk menarik simpatik warga masyarakat dalam

mendapatkan lahan mereka yang dijadikan sebagai kawasan pengembangan bandara.

Dalam aspek perubahan kegiatan ekonomi sebelum dan sesudah pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, warga masyarakat juga tidak mendapat perubahan yang siginifikan dalam aspek tingkat kesejahteraan ekonomi mereka, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas bahwasanya warga masyarakat lokal dalam perubahan kegiatan ekonomi sebelum dan sesudah pembangunan kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin belum memberikan dampak positif bagi kesejahteraan ekonomi. Hal tersebut dibuktikan dengan pengakuan warga masyarakat lokal yang mengatakan mereka terkendala dari faktor sumber daya manusia, pendidikan dan keterampilan. Warga masyarakat lokal juga belum dapat mengakses pekerjaan di Angkasa Pura, sehingga faktor ini juga yang menjadi salah satu pendorong terjadinya pelambatan kemajuan kesejahteraan ekonomi bagi warga masyarakat lokal.

Selanjutnya eksplorasi penelitian yang dilakukan kepada informan tentang perubahan kegiatan ekonomi dianggap oleh warga masyarakat masih banyak mengalami kendala. Kedala tersebut dapat ditemui dalam pembebasan lahan pertanian dimana masih banyak diantara warga masyarakat bahwasanya apa yang dilakukan oleh pihak pengelola Angkasa Pura belum sepenuhnya memenuhi janji dan kesepakatan sewaktu mereka mengadakan pertemuasn diantara para *stakeholders.* Warga masyarakat menganggap masih terdapat kejanggalan dalam hasl penentuan harga dimana ada diantara investor yang menjadikan program pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ini sebagai proyek dalam mengejar keuntungan, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Saini dan Beddu bahwasanya masih terdapat oknum-oknum yang mengatasnamakan pihak pengelola angkasa pura dan bekerjasama dengan investor untuk membujuk rayu warga masyarakat agar mau menjual lahannya dengan harga yang relatif murah dengan dijanjikan kedepannya salah satu sanak kelaurganya dapat dipekerjakan sebagai karyawan swasta di Angkasa Pura, sehingga warga masyarakat juga ikut mau

dalam bujuk rayu yang dikeluarkan oleh oknum tersebut.

Dalam karya klasiknya *Capitalism, Socialism and Democracy* (1944) bab "*Can Capitalism Survive*", Joseph A. Schumpeter menulis sebagai berikut: Kapitalisme, dengan demikian, hakekatnya adalah suatu bentuk atau metoda perubahan ekonomi, dan bukan hanya tidak pernah *static* tapi tidak pernah biasa *static*. Karakter evolusioner dari proses kapitalis bukan hanya dikarenakan fakta bahwa kehidupan ekonomi berlangsung dalam suatu lingkungan sosial dan alam yang berubah dan perubahan ini mengubah data dari perilaku ekonomi; Hal ini memang penting dan perubahan-perubahan ini (perang, revolusi dan sebagainya) sering membentuk perubahan industrial, akan tetapi kesemua itu bukanlah penggerak utamanya. Tidak pula dikarenakan karakter evolusionernya dikarenakan peningkatan yang rada-otomatis dalam hal jumlah pendidik dan modal, atau pada perilaku aneh dari sistem-sistem moneter, yang memang benar berpengaruh. Dorongan pokok yang menyusun dan menjaga mesin kapitalis bergerak adalah berasal dari barang-barang konsumsi yang baru, metoda-metoda produksi atau transportasi yang baru, pasar-pasar baru, bentuk-bentuk baru dari organisasi industrial yang perusahaan-perusahaan kapitalis bentuk.

Sebagai sistem produksi yang khusus, kapitalis ini memberi tempat hidup dan insentif bagi semua yang efisien, dan menghukum mati atau membiarkan hal-hal yang tidak sanggup menyesuaikan diri dengannya. Selanjutnya, di atas apa-apa yang telah dihancurleburkan itulah dibangun sesuatu yang baru, yang dapat lebih menjamin keberlangsungan akumulasi keuntungan. Melalui proses sirkulasi barang dagangan, kebutuhan manusia pun pada gilirannya dibentuk agar dapat mengkonsumsi apa-apa yang diproduksi. Sebagai suatu sistem produksi yang khusus, ia mendominasi cara pertukaran komoditas melalui pasar. Lebih dari itu cara ekonomi dikelola oleh badan-badan pemerintahan hingga ke pemikiran cara bagaimana cara ekonomi pasar itu diagung-agungkan. Margaret Tacher, seorang kampiun penganjur "kapitalisme usaha-bebas (*free-enterprise capitalism*)" termasyhur, pemimpin Partai Konservatif Inggris 1975-1990 yang memenangi tiga kali pemilu untuk posisi perdana menteri Inggris, menulis

secara terang benderang posisinya bahwa *there is no alternative* yang kemudian istilah ini singkatannya TINA-dipopulerkan oleh kalangan gerakan sosial "anti-globalisasi".

Pemagaran dan pemutusan hubungan itu pada intinya adalah penghentian secara paksa akses petani atas tanah dan kekayaan alam tertentu. Tanah dan kekayaan alam itu kemudian masuk ke dalam modal perusahaan-perusahaan kapitalistik. Jadi, perubahan dari alam menjadi sumber daya alam ini berakibat sangat pahit bagi rakyat yang harus tersingkir dari tanah asalnya dan sebagian dipaksa berubah menjadi tenaga kerja/buruh upahan. Proses demikian dipahami oleh Adam Smith – pemikir ekonomi terkenal yang menteorikan mengenai "tangan-tangan tidak kelihatan (*invisible hands*)" yang bekerja dalam mengatur bagaimana pasar bekerja dalam karya terkenalnya *The Weath of Nations* bahwa "akumulasi kekayaan alam harus terjadi dulu sebelum pembagian kerja" (1776). Belajar dari kenyataan dan keniscayaan ini, Karl Marx mengembangkan teori "*the so-called primitive accumulation"*, yang mendudukkan proses perampasan tanah ini sebagai satu sisi dari mata uang, dan kemudian memasangkannya dengan sisi lainnya, yaitu penciptaan tenaga kerja bebas. Hal ini adalah proses paksa menciptakan orang-orang yang tidak lagi bekerja terikat pada tanah dan alam. Orang-orang ini mengandalkan hanya pada tenaga yang melekat pada dirinya saja, lalu menjadi para pekerja bebas. Sebagian mereka pergi dari tanah mereka di desa-desa ke kota-kota untuk mendapatkan pekerjaan. Kantung-kantung kemiskinan di kota-kota tidak lain dan tidak bukan juga dilahirkan oleh proses yang ini.

Penyebab perubahan agraria terbesar sekarang ini adalah korporasi raksasa yang terus-menerus mengambil barang milik rakyat dengan sokongan langsung dari lembaga-lembaga negara. Dalam konteks melancarkan bekerjanya pasar kapitalisme di jaman globalisasi sekarang ini, negara Indonesia secara terus-menerus dibentuk oleh perusahaan-perusahaan transnasional, badan-badan pembangunan internasional, dan negara-negara kapitalis maju agar menjadi negara neoliberal. Harvey, mengemukakan istilah *accumulation by dispossession* (akumulasi dengan cara

perampasan) yang dibedakan dengan *accumulation by exploitation*, yakni akumulasi modal secara meluas melalui eksploitasi tenaga kerja dalam proses produksi dan sirkulasi barang dagangan. Dalam proses akumulasi dengan cara perampasan ia menekankan pentingnya ”produksi ruang, organisasi pembagian kerja yang secara keseluruhannya baru dalam wilayah yang baru pula, pembukaan berbagai macam cara perolehan sumber daya baru yang jauh lebih murah, pembukaan wilayah-wilayah baru sebagai bagian dari dinamika ruang-ruang akumulasi modal, dan penetrasi terhadap formasi sosial yang ada oleh hubungan-hubungan sosial kapitalis dan tatanan kelembagaannya (contohnya aturan kontrak dan kepemilikan pribadi) membuka jalan bagi penyerapan surplus modal maupun tenaga kerja.

Re-organisasi dan rekonstruksi geografis sebagai akibat dari pembukaan ruang baru bagi kapitalisme ini sering menjadi ancaman bagi keberlanjutan hidup nilai-nilai dan segala unsur kebudayaan yang memelihara keberadaan nilai-nilai yang telah menancap dalam dan terikat secara sosial pada tempat-tempat itu. Dalam karya Harvey (2003) *The New Imperialism*, menampilkan beragam contoh kontemporer dari apa yang disebutnya sebagai *The cutting edge of accumulation by dispossession*: Aset-aset yang dipegang oleh negara atau dikelola secara bersama oleh penduduk dilepaskan melalui pelepasan hak secara paksa atau sukarela ke pasar, ketika modal-modal yang berkelebihan itu sanggup berinvestasi, memperbaharui dan berspekulasi dengan menggunakan aset-aset tersebut. Menurutnya, “apa yang dilakukan melalui *accumulation by disposession* sesungguhnya adalah melepaskan serangkaian aset (termasuk tenaga kerja) dengan biaya yang sangat rendah (dan dalam banyak hal sungguh tanpa biaya). Modal yang telah terakumulasi secara berlebihan dapat dipakai untuk merampas rangkaian aset tersebut dan segera memasukkannya ke dalam suatu usaha baru pelipatgandaan keuntungan”.

Accumulation by dispossession merupakan reformulasi Harvey atas ”akumulasi primitif” setelah ia mengolah teori *underconsumption* dari Rosa Luxemberg dalam karyanya *The Accumulation of Capital*. Dalam pandangan teori-teori Marxist mengenai akumulasi “mengabaikan proses

akumulasi yang terbentuk melalui berbagai macam tindakan perampasan, penipuan, dan kekerasan yang diperlakukan atas berbagai hal di ”keadaan awal” yang dianggap tidak lagi relevan atau di sini ia kemudian merujuk pada Rosa Luxemberg yang diperlakukan terhadap yang berada ”di luar dari” kapitalisme yang berlaku bagaikan suatu sistem tertutup. Selanjutnya, ”mengevaluasi kembali peran yang menetap dan terus berkelanjutan dari praktek-praktek buas dari ”akumulasi primitif” atau ”akumulasi awal-mula” dalam sebuah geografi sejarah akumulasi modal, sungguh merupakan tugas yang mendesak sebagaimana akhir-akhir ini disampaikan oleh para komentator”.

Dalam pandangannya, Harvey memutuskan untuk meluaskan dan menamakannya *accumulation by disposession* (akumulasi dengan cara perampasan kepemilikan), karena ia merasa ”adalah janggal untuk menyebut suatu proses yang berkelanjutan dari ”akumulasi primitif” atau ”akumulasi awal-mula”. Dalam karyanya *Comment in Commentaries* yang ditulisnya sebagai tanggapan atas sejumlah komentar serta kritik dari kaum Marxist lain atas *New Imperialism*bahwa ”praktik-praktik kanibalistik dan kebuasaan yang terjadi terus di negara-negara kapitalis maju dengan kedok privatisasi, reformasi pasar, pengetatan anggaran kesejahteraan dan neoliberalisasi lebih cocok bila ditampilkan sebagai ”*accumulation by disposession*”. *Accumulation by disposession* secara kualititaf dan teoritis berbeda dengan apa yang terjadi di masa awal kapitalisme.

Secara khusus di jaman neoliberal sekarang ini bentuk-bentuk baru *accumulation by dispossession* berlangsung melalui proses privatisasi badan-badan usaha milik negara dan publik, komodifikasi tanah dan sumber daya alam lain, finansialisasi yang dilakukan berbagai macam badan keuangan internasional dan nasional, pengelolaan dan proses manipulasi atas krisis-krisis finansial, ekonomi, politik, sosial, bahkan bencana alam, dan redistribusi asset milik negara. Sebagaimana yang dipahami bahwa ekonomi pasar kapitalistik bekerja sama sekali berbeda dengan ekonomi pasar sederhana dimana terjadi tukar-menukar barang melalui tindakan belanja dan membeli yang diperantarai oleh uang. Per-

bedaan itu dijelaskan dengan sangat baik oleh Karl Polanyi dalam bab 5 "Evolusi Sistem Pasar" dalam karya klasiknya *The Great Transformation*. Dalam kalimat yang lugas, untuk memahami bagaimana sistem ekonomi pasar kapitalis bekerja, ia membalikkan prinsip resiprositas dari ekonomi pasar sederhana. Dalam ekonomi pasar kapitalis, "bukanlah ekonomi yang melekat ke dalam hubungan-hubungan sosial, melainkan hubungan-hubungan sosial lah yang melekat ke dalam sistem ekonomi kapitalis itu" (Polanyi, 1944-1957).

Pasar kapitalis memiliki kekuatannya sendiri yang dipercayai bisa mengatur dirinya sendiri. Tapi, sebagaimana ditunjukkan oleh Polanyi, badan-badan negara lah yang sesungguhnya membuat pasar kapitalis demikian itu bisa bekerja. Pasar kapitalis membuat segala hal di-komodifikasi menjadi barang dagangan. Namun, khusus untuk tanah (atau lebih luas alam) pasar kapitalis tidak akan pernah berhasil mengkomo-difikasi sepenuhnya. Karl Polanyi percaya bahwa tanah (atau lebih luasnya adalah alam) sesungguhnya bukanlah komoditi atau barang dagangan, dan tidak dapat sepenuhnya diperlakukan sebagai komoditi (barang dagangan). Tanah melekat sepenuhnya dengan relasi-relasi sosial. Jadi mereka yang memperlakukan tanah (alam) sepenuhnya sebagai komoditi, sesungguhnya bertentangan dengan hakekat tanah (alam) itu sendiri. Tanah (alam) dapat dibayangkan sebagai komoditi. Polanyi mengistilahkannya: *fictitious commodity* (barang dagangan yang dibayangkan). Menurut Polanyi mem-perlakukan tanah (alam) sebagai barang dagangan dengan memisahkannya dari ikatan hubungan-hubungan sosial yang melekat padanya, niscaya akan menghasilkan guncangan-guncangan yang menghancurkan sendi-sendi keberlanjutan hidup masyarakat itu, dan kemudian akan ada gerakan tandingan untuk melindungi masyarakat dari kerusakan yang lebih parah.

Tanah (juga tenaga kerja) tidak lain dan tidak bukan merupakan syarat hidup dari masyarakat. Memasukkan tanah (dan juga tenaga kerja) dalam mekanisme pasar adalah merendahkan hakekat masyarakat, dan dengan demikian menyerahkan begitu saja pengaturan kehidupan masya-rakat pada mekanisme pasar. Hal ini dengan sendirinya, akan menimbul-kan gejolak perlawanan, demikian Polanyi menyebutkan. Menurut Polanyi

bahwa kelembagaan pasar demikian "tidak dapat hidup lama tanpa melenyapkan hakekat alamiah dan kemanusiaan dari masyarakat; Ia akan secara fisik merusak manusia dan mengubah lingkungannya menjadi demikian tidak terkendalikan.

Tidak terelakkan lagi, masyarakat melakukan upaya perlindungan diri. Dalam bagian lain selama berabad dinamika masyarakat modern diatur oleh suatu gerakan ganda (*double movement*): pasar yang terus ekspansi meluaskan diri, tapi gerakan (pasar) ini bertemu dengan suatu gerakan tandingan (*countermovement*) menghadang ekspansi ini agar jalan ke arah yang berbeda. Apa yang diutamakan oleh gerakan tandingan ini adalah untuk melindungi masyarakat, yang pada akhirnya (gerakan tandingan itu) itu tidak cocok dengan prinsip pengaturan diri-sendiri dari pasar, dan dengan demikian tidak cocok pula dengan sistem pasar itu sendiri". Perampasan tanah dan kekayaan alam yang dialami penduduk pedesaan Indonesia sejak dahulu, dan protes-protes agraris atas politik agraria yang melancaran perampasan itu, perlu dipahami dengan kerangka ini. Protes-protes itu adalah perlawanan balik yang sesaat atau bisa juga berkepanjangan dari sekelompok rakyat untuk bertahan, melindungi diri dan bahkan melawan proses komodifikasi yang dilancarkan oleh pasar kapitalis itu.

Gambaran atas teori produksi ruang Levebfre, bahwa konstruksi, atau produksi ruang merupakan peleburan ranah konseptual dan disaat yang sama adlah kegiatan material. Elden memberi contoh "biara", dimana ruangannya secara gestur berhasil mengikat jiwa manusia-ruang kontemplasi dan abstraksi teologis, disaat yang sama perwujudtannya secara fisik mampu mengekspresikan dirinya sendiri secara simbolis sebagai bagian dari praktik keagamaan.

Pandangan lain dari Robet yang mengatakan bahwa ruang menurut pemahaman Lefebvre selalu didirikan oleh kondisi-kondisi material yang konkret. Kondisi-kondisi material tersebut dibentuk dan disimbolisasi ke dalam konsep dan tatanan mengenai ruang. Namun pada saat yang sama, terlepas dari berbagai konseptualisasi dan saintifikasi mengenai ruang, ruang juga senantiasa terdiri dari pengalaman hidup manusia yang aktif.

Tesis Lefebvre tersebut saat ini terlihat sangat menggejala di banyak kota di dunia. Di negara dunia ketiga, seperti di Indonesia misalnya yang mengalami pertumbuhan ekonomi yang cukup tajam pada awal tahun 2000-an, terlihat kekuatan modal telah mencengkeram arah perkembangan kota dengan menciptakan ruang-ruang baru yang sarat dengan kepentingan modal.

B. Marginalisasi Ruang

Pergeseran fungsi-fungsi aktivitas pusat Kota Makassar ke kawasan pinggiran, akibat pengaruh modernisasi dan globalisasi secara langsung mengondisikan marginalisasi masyarakat yang cukup intensif pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ang ditandai dan diikuti dengan berkembangnya kegiatan ekonomi strategis yang memicu proses urbanisasi. Implikasina adalah berlangsungnya proses transformasi pada kawasan Bandar Udara secara terus-menerus, sehingga mengkondisikan perubahan fisik spasial yang cukup signifikan dan pada akhirnya mendorong proses suburbanisasi dan memicu proses transformasi pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dampak secara langsung yang dapat diamati adalah proses perubahan sosial pada tingkat mikro masyarakat perkotaan. Proses ini secara langsung juga memberi dampak pada perubahan moda produksi dan pembentukan formasi sosial baru pada komunitas lokal yang berlokasi pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

1. Perubahan Sosial dalam Lingkungan Komunitas Lokal dan Pendatang

Dalam babakan perubahan sosial dalam lingkungan komunitas lokal, umumnya warga masyarakat lokal banyak yang meninggalkan lokasi tempat tinggalnya dan memilih untuk berkumim di kawasan yang masih berdekatan dengan kawasan bandara. Dari kondisi tersebut, maka kehidupan sosial warga masyarakat juga mengalami pergeseran, namun dalam hal ini pergeseran tersebut tidak terlalu signifikan. Peregseran sosial yang terjadi dalam lingkungan sosial masyarakat terjadi yang disebabkan berpindah tempatnya permukiman warga masyarakat, sehingga warga

masyarakat juga mengalami pergeseran sosial. Pergeseran sosial ini dapat dilihat dari bentuk aktivitas yang sudah tidak seperti sedia kala. Sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Muhammad Ukkas, sebagai berikut:

> Warga masyarakat yang bermukim saat ini telah mengalami pergeseran sosial. Diantaranya masyarakat cenderung sudah jarang bertemu dan bertegur sapa seperti sedia kala. Warga masyarakat sudah berjauhan yang disebabkan oleh lahan mereka yang telah dikuasai oleh pihak Angkasa Pura, sehingga memaksa mereka untuk memilih lokasi permukiman yang sudah tidak lagi terstruktur sesuai dengan pola struktur sewaktu lahan mereka belum dikuasai oleh bandara. Untuk penduduk pendatang warga masyarakat lokal juga memberikan syarat agar mereka wajib melaporkan identitasnya kepada Kepala RT/ RW sehingga asal penduduk tersebut dapat diketahui dan dilacak. Sementara hubungan sosial penduduk lokal dengan penduduk pendatang sejauh ini masih berjalan dengan harmonis. Umumnya penduduk pendatang yang bermukim di lokasi kami adalah mereka para karyawan yang bekerja di wilayah Angkasa Pura dan memilih lokasi kami sebagai wilayah permukiman mereka (Muhammad Ukkas, Wawancara Hari Sabtu, 12 Mei 2018 di Jl. Laikang Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar).

Dari uraian data tersebut dapat diketahui bahwasanya penduduk lokal mengalami perubahan sosial di aspek komunikasi yang disebabkan oleh jarak yang berjauhan dengan kerabat mereka sewaktu bermukim di lokasi yang sama sebelum pihak Angkasa Pura menguasai lahan mereka, sehingga mereka sudah terpisah olleh jarak dan waktu pertemuan.

Sedangkan bagi penduduk pendatang dengan penduduk lokal diketahui bahwasanya penduduk lokal memberikan kepercayaan kepada Ketua RT/RW untuk memantau dan mengontrol masuknya penduduk pendatang dengan cara melaporkan identitasnya untuk memudahkan di kontrol dan dilacak keberadaan sebelum mereka memilih bermukim di lokasi yang saat ini mereka bermukim. Dari aspek ini penduduk lokal merasa nyaman akan keberadaan penduduk pendatang, dimana mereka saling memahami satu sama lainnya dengan menjunjung tinggi etika dalam berkehidupan bermasyarakat.

Selanjutnya informasi lain dari hubungan sosial penduduk lokal dengan penduduk pendatang dapat dilihat dari intensitas pola hubungan

interaksi sosial mereka. Dimana penduduk lokal dan pendatang juga memiliki kesamaan tujuan dalam melestarikan keberadaan kampung halaman mereka yang saat ini mereka tempati. Pelestarian kampung halaman tersebut dapat dilihat dari kegiatan sosial dan kerjasama mereka yang tertuang dalam kehidupan sehari-hari. Diantaranya adalah kegiatan gotong royong dan kegiatan pelatihan keterampilan. Bagi mereka tidak ada lagi batasan bagi penduduk lokal dan penduduk pendatang. Hal tersebut dilihat dari partisipasi dari setiap komponen warga masyarakat yang ikut meluangkan waktunya dalam kegiatan sosial yang membuat pola hubungan sosial mereka terbangun dan menjadi salah satu cara dalam membangun kampung halamannya, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Syarifuddin, berikut ini:

> Sebagai salah satu warga penduduk lokal saya mengamatinya bahwa kami saat ini tidak lagi memiliki batasan dengan penduduk lokal khususnya dalam pengembangan kampung halaman kami. Kondisi tersebut dapat dilihat dari partisipasi yang dilakukan oleh seluruh komponen warga masyarakat yang terdapat dikampung kami dalam mengembangkan program kegiatan yang bertujuan untuk menyatukan dan mempererat hubungan sosial diantara penduduk pendatang dengan penduduk lokal. Malahan dengan adanya penduduk lokal kami saat ini terbantukan dalam mengembangkan program kegiatan yang terdapat dikampung halaman kami. Karena kami menganggap bahwasanya diantara penduduk pendatang tersebut ada yang memiliki pengalaman dan wawasan yang dapat dijadikan sebagai bahan masukan dalam pengembangan kampung halaman kami di masa yang akan datang (Syarifuddin, Wawancara Hari Sabtu, 28 April 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Dari informasi tersebut diketahui bahwasanya keberadaan penduduk pendatang dapat memberikan pengaruh positif bagi pengembangan kampung halaman mereka. Hal tersebut dilihat dari saran dan masukan yang diberikan guna memajukan kampung halaman mereka dan juga memberikan pengaruh positif bagi kelangsungan hidup sosial diantara penduduk lokal dengan penduduk pendatang.

2. Perubahan Sosial dan Budaya sebagai Akibat Adanya Pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

Pemikir yang tergabung dalam aliran Marxisme Hegelian George Lukacs dalam bukunya *History and Class Consiousness* dan Antonio Gramsci. Kedua pemikir ini bergerak pada Tahun 1920-an. Kontribusi utama Lukacs kepada teori Marxian terletak pada karyanya tentang dua gagasan utama yaitu*reifikasi* dan kesadaran kelas. Konsep reifikasi ditujukan untuk memperluas dan menguraikan gagasan-gagasan Marxian. Komoditas adalah relasi antar orang yang mereka percayai memiliki karakter sebagai benda dan sebagai wujud objektif. Dalam interaksinya dengan alam, orang dalam masyarakat kapitalis menghasilkan berbagai produk, atau komoditas. Fetisisme *komoditas* adalah proses ketika komoditas dan pasar diyakini memiliki eksistensi yang objektif oleh para aktor dalam masyarakat prakapitalis (Ritzer, 2008).

Perbedaan krusial antara fetisisme komoditas dengan reifikasi terletak pada luas cakupan kedua konsep tersebut. Pertama, terbatas pada institusi ekonomi, dan yang *kedua,* diberlakukan pada seluruh masyarakat-negara, hukum dan sektor ekonomi, penjelasan Lukacs tentang proses ini:

> Manusia dalam masyarakat kapitalis berhadapan dengan realitas yang diciptakannya sendiri (sebagai kelas) yang baginya tampak sebagai fenomena alamiah yang asing bagi dirinya sendiri, ia sepenuhnya tunduk pada hukum-hukumnya; aktivitasnya terbatas pada eksploitasi hukum individu pemenuhan pada ego sendiri yang tiada habisnya. Namun kendati bertindak, dalam hal ini, dia tetap menjadi objek dan bukan subjek peristiwa.

Konsep kesadaran kelas menyiratkan adanya, paling tidak dalam kapitalisme kondisi yang mendahului yaitu kesadaran palsu. Jadi pada umumnya kelas kapitalisme tidak memiliki pengertian yang jelas tentang kesadaran kelas mereka sebenarnya. Kesadaran kelas berarti ketidasadaran atas kondisi ekonomi dan kondisi sosio-historis seseorang yang dikondisikan oleh kelas kepalsuan, ilusi yang tersirat dalam situasi ini, sama sekali tidak bersifat arbitrer. Kemampuan mencapai kesadaran kelas adalah sesuatu yang khas dalam masyarakat kapitalis. Dalam masyarakat pra-

kapitalis, berbagai faktor mencegah berkembangnya kesadaran kelas. Salah satu penyebabnya adalah negara yang terlepas dari ekonomi, memengaruhi strata sosial, sedangkan penyebab lain adalah kesadaran status (*prestise*) yang cenderung menutupi kesadaran kelas (ekonomi).

Pemikiran dan pandangan dari Marxisme Hegelian berangkat dari hubungan dialektis antara struktur (utamanya ekonomi) kapitalisme, sistem gagasan (khususnya kesadaran kelas), pemikiran individu, dan pada akhirnya tindakan, individu. Dengan demikian, konsep-konsep pemikiran ini menjadi antara dterminisme ekonomi dan Marxis yang lebih modern (Ritzer, 2008).

Selanjutnya, pemikiran Antonio Gramsci, yang dianggap memainkan peran kunci dari determinisme ekonomi menuju posisi Marxian yang lebih modern. Dalam bukunya yang berjudul *The Revolution Again Capital.* Konsep sentral Gramsci lebih mencerminkan Hegelianismenya adalah pada hegemoni. Hegemoni didefinisikan sebagai kepemimpinan budaya yang dijelaskan oleh kelas yang berkuas, ia mempertentangkan hegemoni dengan koersi yang dijalankan oleh kekuasaan legislatif atau eksekutif. Konsep hegemoni akan membantu memahami dominasi dalam kapitalisme yang mengorientasikan pemikiran tentang revolusi untuk mengendalikan ekonomi dan aparatur negara cukup menggunakan revolusi.

Pada konsepsi dan babakan ini perubahan sosial dan budaya tidak bisa dilepaskan dari pengaruh pengembangan kawasan bandara Sultan Hasanuddin yang menyebabkan terjadinya pergeseran sosial dan budaya. Pergeseran tersebut dapat dilihat dengan bentuk sosial yang terjadi dalam kehidupan sosial masyarakat. Di samping dari pada itu juga terjadinya bentuk perubahan kebudayaan kepemimpinan dimana kepemimpinan tersebut berubah mengikuti dengan perubahan sosial yang terjadi. Perubahan kepemimpinan terjadi pada aspek tata kelola pemerintahan yang secara langsung dikontrol oleh Kepala Kelurahan dan dibantu oleh beberapa Kepala RT/RW yang diberi amanat untuk membantu dalam mengawasi dan mengurusi kehidupan sosial masyarakat.

Sesungguhnya wilayah pinggiran kota yang merupakan wilayah yang rentan terjadinya pembangunan dalam hal pengembangan infra-

struktur wilayah juga sangat diharapkan dapat memberikan contoh dalam hal tata kelola pemerintahan. Dimana wilayah pinggiran kota merupakan wilayah strategis dalam pembangunan kota dimasa yang akan datang. Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin merupakan wilayah pinggiran kota yang potensil untuk berkembang dan maju yang dapat dijadikan acuan dalam pembangunan kota dimasa yang akan datang. Wilayah pinggiran kota maupun bentuknya parsial namun memiliki daya tarik dan seksi untuk dijadikan sebagai salah satu wilayah pembangunan manakala pembangunan di dalam kota sudah sesak dan dipenuhi oleh penduduk maka wilayah pinggiran kota akan menjadi salah satu sasaran utama dalam pembangunan tersebut.

Sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Samuel, sebagai berikut:

> Begini Pak... yang saya amati dalam pembangunan di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ini adalah pertumbuhannya sangat parsial. Hal ini disebabkan oleh pembangunan permukiman baru yang berda disekitar kawasan bandara yang peruntukannya bagi warga masyarakat pendatang yang bekerja dan berprofesi di dalam kawasan bandara. Dalam perkembangan pembangunan tersebut, seluruh masyarakat tertarik untuk mendiamai lokasi yang berada disekitar kawasan bandara. Kenapa demikian? Karena di lokasi bandara ini merupakan lokasi yang sangat strategis dalam pembangunan dan jarak yang berada di wilayah perbatasan antara Kabupaten Maros dengan Kota Makassar. Oleh karena itu wilayah ini merupakan wilayah yang menjadi titik pembangunan yang sangat strategis di mana yang akan datang. Dalam aspek perubahan sosial dan kebudayaan tentunya mengalami perubahan yang sangat cepat dan revolusioner seiring dengan kemajuan dan perkembangan zaman yang semakin kompleks dan dinamis. Hal tersebut dapat dilihat dari tata nilai kebudayaan yang terdapat di sekitar wilayah pembangunan bandara yang mengakibatkan terjadinya perubahan sosial yang dapat dilihat dari gaya hidup di dalam kehidupan sosial masyarakat. Gaya hidup yang dimaksud dalam hal ini masyarakat lokal sudah cenderung mengadopsi gaya hidup masyarakat pendatang, sehingga masyarakat lokal cenderung untuk maju dalam hal mengikuti gaya hidup yang ditampilkan oleh masyarakat pendatang. Selanjutnya dalam aspek kebudayaan munculnya beberapa fenomena sosial yang dapat dilihat dengan semakin

> banyaknya anak jalanan yang berusaha untuk merebut lapangan pekerjaan dengan jalan sebagai pengamen, pedagang asongan, sampai pada tahap pengemis jalanan. Profesi ini merupakan bagian dari bentuk perubahan zaman yang terjadi di wilayah pembangunan kawasan bandara. Munculnya fenomena sosial yang tidak dapat di-antisipasi oleh pemerintah juga dapat mengakibatkan terjadinya penyakit sosial dalam kehidupan masyarakat. Mereka melakukan hal tersebut dikarenakan tuntutan dan himpitan dimana lahan mereka lambat laun semakin terkikis dengan maraknya pembangunan wilayah perkumiman yang berada disekitar kawasan bandara—serta menjadi daya tarik (*pull factor*) untuk mereka berkunjung di kawasan bandara (Samuel, Wawancara Hari Sabtu, 28 April 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Berdasarkan data informasi yang diperoleh melalui hasil wawancara yang dilakukan bersama dengan informan penelitian maka diketahui bahwasanya daerah wilayah pengembangan kawasan bandara merupakan daerah yang sangat strategis dalam pembangunan wilayah pinggiran kota. Hal tersebut didukung oleh faktor eksternal diataranya adalah mampu menarik warga masyarakat untuk ikut mengadopsi nilai-nilai sosial yang dibawah oleh penduduk pendatang, sehingga penduduk lokal lambat laun mengikuti gaya hidup yang ditampilkan oleh penduduk pendatang. Dalam aspek perubahan kebudayaan dimana terjadinya pergeseran dapat dilihat dari gaya hidup yang nampak kekotaan sebelum terjadinya pembangunan kawasan wilayah bandara. Namun demikian pengembangan kawasan bandara ini juga rentan dengan maraknya penyakit sosial masyarakat di-antaranya bermunculannya para pedagang asongan, pengamen dan pengemis yang beroperasi di sekitar kawasan bandara. Dengan demikian hal ini terjadi disebabkan faktor himpitan ruang sosial dan ruang kelas yang terjadi di wilayah pinggiran kota sebagaimana yang terjadi dikawasan Bandar Udara Interasional Sultan Hasanuddin.

3. Aturan Tata Guna Lahan Bagi Peruntukan Kawasan Permukiman Sesudah Pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

Pembahasan mengenai tata guna lahan yang terjadi sesudah pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin adalah memiliki

regulasi tersendiri dan dilindungi oleh UU tentang keselamatan dan transportasi. Diantara aturan tersebut terdapat larangan bagi warga untuk tidak diperbolehkan dalam mendirikan bangunannya diatas ketinggian 15 meter. Hal ini diperuntukkan untuk keselamatan dan kenyaman transportasi udara. Selain larangan bagi warga juga diberlakukan larangan bagi instansi maupun Kementerian Lembaga yang ingin mendirikan bangunannya di larang membangun setinggi 15 meter. Kondisi tersebut diberlakukan sejak status Bandar Udara Internasional Sultan Haasanuddin menjadi status Bandara Internasional. Oleh karena ketatnya regulasi yang telah diberlakukan oleh pemerintah tentang UU Transportasi dan Keselamatan Umum bagi pembangunan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Selain dari pada itu juga diberlakukan regulasi mengenai status penggarapan lahan yang statusnya sudah dikuasai oleh pihak Angkasa Pura namun lahan tersebut belum digunakan untuk kepentingan perkantoran. Dalam hal ini, pihak Angkasa Pura memberikan regulasi bahwasanya lahan tersebut sudah tidak dapat lagi difungsikan sebagai lahan pertanian maupun lahan garapan. Hal tersebut diberlakukan karena mengingat Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin wajib untuk steril dari jangkauan masyarakat umum, sehingga akses ke setiap lahan yang berada di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memiliki penjagaan yang sangat ketat dan dilindungi oleh UU yang berlaku.

Di samping dari pada itu Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin juga dilindungi oleh regulasi yang melarang siapa saja yang ingin mengakses lahan di sekitar kawasan bandara agar tidak terjadi hal-hal yang diinginkan di kemudian harinya. Kondisi ini benarkan oleh informan Zulkarnain selaku *Airport Safety and Departement Head Bandara Sultan Hasanuddin*, sebagai berikut:

> Begini Pak... kami selaku Pihak Angkasa Pura dan juga selaku pengembang Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memiliki regulasi tersendiri dan dilindungi oleh UU yang mengatur tentang Tata Tertib dan Keselamatan Transportasi dalam Kawasan Bandara. Contoh kecilnya adalah ketika ada salah satu pihak pengembang yang meminta izin untuk mendirikan kawasan perumahan, kami dari pihak Angkasa Pura sampai saat ini masih

> mempelajari dan memperhatikan secara seksama dampak dikemudian hari bilamana izin yang kami keluarkan tersebut tkidak membawa dampak negatif dan merugikan pengelola Bandara. Di samping itu kami juga membatasi akses bagi seluruh warga masyarakat dalam mengakses lahan yang saat ini belum digunakan oleh Pihak Angkasa Pura namun telah kami miliki. Kenapa demikian? Karena kami tidak menginginkan akan terjadi hal-hal yang tidak diinginkan bilamana kami memberikan izin dalam mengakses lahan tersebut. Kami juga membatasai ketinggian bangunan dan tidak membolehkan bagi warga masyarakat yang berada disekitar kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin untuk dipasangi alat radio pemancar maupun yang sejenisnya, karena hal tersebut dapat memberikan dampak negatif dan memberikan dampak gangguan bagi satelit penerbangan kami disini (Zulkarnain, Wawancara Hari Sabtu, 28 April 2018 di kampung Baddo-baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros).

Beranjak dari informasi tersebut, maka diketahui bahwasanya dalam Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memiliki regulasi tersendiri dan telah diatur dalam UU Transportasi, sehingga dalam hal ini tidak seluruhnya dari aset Bandara dapat diakses oleh warga masyarakat karena dibatasi oleh aturan dan UU.

Selanjutnya dalam pengelolaan lahan Bandar Udara yang luasnya mencapai ± 1.000.000.000 Ha. Diperuntukkan bagi pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di masa mendatang. Mengingat status bandara saat ini adalah bandara Internasional, maka tuntutan untuk mengembangkan kawasan bandara semakin meningkat jadi kondisi tersebut tidak menutup kemungkinan bahwasanya pengelola bandara dalam hal ini Asngkasa Pura sangat gencar untuk membenahi dan melakukan perencanaan dalam pengembangan kawasan bandara di masa mendatang. Oleh sebab itu, maka lahan yang dimiliki oleh Angkasa Pura merupakan bagian dari investasi dalam pengembangan Kawasan Bandara menjadi ikon di Provinsi Sulawesi Selatan.

Sesuai dengan fungsi bandar udara untuk menyelenggarakan angkutan yang efektif dan efisien, keberadaan Bandar udara akan memiliki peran yang sangat penting dimana sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara, pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan

alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri atau perdagangan, pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana. Jika dilihat dari letak Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin saat ini kaitannya dengan pengembangan wilayah Kota Makassar sebagai salah satu pusat transportasi utama di daerah ini dengan sendirinya dapat menarik beberapa aktivitas kota untuk berkembang dalam suatu kawasan pusat kota yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pengembangan wilayah.

Kondisi tersebut didukung oleh pendapat masyarakat Kota Makassar Deded Permadi, Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) VI Kementerian Pekerjaan Umum, yang mengatakan bahwa "Keberadaan Bandara Sangat berpengaruh positif, Lancarnya arus transportasi di Kota Makassar selalu berbanding lurus dengan perkembangan spasial yang terjadi, dengan adanya Bandara juga berdampak pada perluasan di wilayahwilayah sekitarnya untuk menunjang kegiatan-kegiatan bandara. Seperti pembangunan underpass, menurutnya, persimpangan Mandai merupakan titik temu lalu lintas kendaraan dari Kota Makassar ke arah Kabupaten Maros, melalui Jalan Perintis Kemerdekaan dan Jalan Tol Seksi Empat, dan juga untuk akses menuju Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Lalu lintas di Simpang Mandai pada jam sibuk pagi, atau sore hari didominasi oleh arus kendaraan dari dan menuju Kota Makassar dan Kabupten Maros yang melalui Jalan Perintis Kemerdekaan. Berdasarkan kajian dengan beberapa skenario penanganan, konstruksi *underpass* menjadi pilihan paling optimal."

Hal ini sesuai dengan kenyataan di lapangan bahwa dengan adanya Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mampu mengubah fungsi lahan di sekitarnya yang sebelumnya merupakan lahan kosong menjadi lahan terbangun yang didominasi oleh aktivitas perdagangan, jasa dan permukiman. Selain itu juga dengan adanya bandara Sultan Hasanuddin di Kota Makassar dapat membawa pengaruh positif seperti, dapat membuka lapangan kerja bagipenduduk sekitar baik yang bekerja di bandara ataupun yang membuka usahadisekitar bandara. Jika dilihat dari letak Bandara Internasional Sultan Hasanuddin saatini kaitannya dengan pengembangan

wilayah sebagai salah satu pusat transportasi utama di Kota Makassar, dengan sendirinya dapat menarik beberapa aktivitas kota untuk berkembang dalam suatu kawasan pusat kotamisalnya pada pengembangan spasial terutama pada daerah sekitar bandara. Selain itu, fungsi kegiatan/ guna lahan lain yang sesuai dibangunberdekatan dengan kawasan bandara pada lokasi penelitian di Kelurahan Sudiang yakni taman, area konservasi, dan ruang terbuka. Kawasan tersebut disediakan untuk kepentingan publik dan menjaga kawasan bandara itu sendiri.

Kawasan lainnya yang sesuai dengan bandara meliputi kegiatan pertamanan dan lapangan. Pertanian yang berada dilokasi penelitian Kelurahan Sudiang juga merupakan salah satu guna lahanyang sesuai di kawasan bandara, sejauh pengelolahannya sebagai pertanian produksi. Tata guna lahan pertanian diperbolehkan berada di area sekitarbandara selain untuk efesiensi guna lahan juga memberikan keuntungan bagi bandara. Kelurahan Sudiang yang sangat dekat dengan Bandara yang apabila dilihat dari aspek nilai lahan, suatu wilayah apabila semakin dekat dengan Bandara dan didukung dengan karakteristik lahan yang baik dan memadai maka sangat berpengaruh dengan harga nilai lahan yang semakin tinggi.

4. Kondisi Sosial dan Ekonomi Bagi Masyarakat yang Bermukim di Sekitar Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin

Bandar Udara Sultan Hasanuddin sebagai salah satu prasarana transportasi yang terdapat di Sulawesi Selatan memegang peranan penting dalam menunjang perdagangan di Sulawesi Selatan yang merupakan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia ini, menjadikannya wilayah yang cukup starategis apalagi Sulawesi Selatan juga merupakan poros silang perdagangan antar pulau dan luar negeri bagi kawasan Timur Indonesia bahkan Kawasan Barat Indonesia sehingga tidak dapat dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi sebagai indikator penunjang kegiatan ekonomi menjadi sangat penting untuk dikaji seiring dengan peningkatan pembangunan di Kawasan Timur Indonesia khususnya Sulawesi Selatan.

Sebagian besar wilayah di Indonesia didominasi oleh wilayah kepulauan dengan dibatasi perairan yang sangat luas sehingga untuk menumbuhkan dan menggerakkan pembangunan nasional, sektor per-

hubungan udara dan perhubungan laut memegang peranan penting dalam mendekatkan suatu wilayah dengan wilayah yang lain, suatu daerah dengan pulau terpencil serta wilayah perbatasan dalam rangka perwujudan wawasan nusantara, sehingga dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan umumnya.

Peranan transportasi dalam dinamika masyarakat bahkan dinamika Negara dan bangsa sangatlah penting khususnya dalam menunjang perdagangan. Dalam dunia transportasi terdapat ungkapan *ship follow the trade and trade follow the ship.* Kata *ship follow the trade* mengandung makna bahwa transportasi (*ship*) mengikuti perkembangan maupun kemanjuan aktivitas perdagangan. Dan kata *trade follow the ship* berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan tergantung pada transportasi (*ship*). Dengan begitu dapat diartikan bahwa perkembangan suatu daerah ataupun masyarakat/wilayah tergantung dari perkembangan sarana dan prasarana transportasi, atau sebaliknya, perkembangan saran dan prasarana transportasi suatu daerah tergantung pada perkembangan aktivitas atau kegiatan perdagangan dari daerah atau dari masyarakat di wilayah tersebut. Dengan demikian, transportasi atau aktivitas perdagangan dan perkembangan wilayah saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya. Jelas bahwa transportasi memiliki nilai startegis bagi suatu wilayah. Nilai strategis transportasi di sini, terutama nilai ekonomisnya memberi tambahan kesejahteraan hidup bagi masyarakat. Nilai ekonomi dari transportasi membuat transportasi semakin penting dan membutuhkan berbagai macam kajian.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi, menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada ketersediaan pengangkutan pada daerah yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain (*time utility and Place utility*). Dalam hal ini, dengan menggunakan trasportasi dapat

menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat.

Melihat besarnya potensi wilayah yang yang dimiliki Sulawei Selatan maka tidak heran jika sarana dan prasarana pendukung perlu mendapat perhatian lebih guna menunjang pengembangan potensi tersebut. Selama ini pembangunan prasarana dan sarana yang ada di Sulawesi Selatan telah diupayakan untuk menjangkau ke berbagai daerah. Salah satu prasarana yang berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi adalah Bandar Udarayaitu dalam hal transportasi dan pergerakan barang dan jasa. Transportasi melalui angkutan pesawat udara merupakan alat transportasi yang paling mutakhir dan tercepat. Angkutan pesawat udara sangat cocok untuk keperluan eksekutif dan usahawan yang sibuk, dan keperluan lain-lain yang sangat perlu menghemat waktu yang berharga, dikarenakan kecepatannya yang menonjol tersebut. Di samping itu, angkutan udara sangat ideal untuk mengangkut komoditi berharga yang sangat ringan dan cepat rusak.

Apabila diamati gejala umum perkembangan suatu wilayah, maka secara empiris ditemukan bahwa umumnya wilayah yang memiliki Bandar Udara, memiliki peluang berkembang yang lebih cepat dibanding wilayah yang tidak memiliki potensi tersebut. Bandar udara berperan cukup penting dalam hal transportasi dan pergerakan barang dan jasa. Bandar Udara Sultan Hasanuddin sebagai bandara terbesar di Indonesia Timur menjadi penghubung kegiatan ekonomi di wilayah Kawasan Timur Indonesia. Selama beberapa tahun terakhir ini kegiatan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin semakin meningkat sejalan dengan peningkatan kegiatan pembangunan di Kawasan Indonesia Timur dan Sulawesi Selatan khususnya. Seperti halnya bandar udara yang lain, Bandar Udara Sultan Hasanuddin merupakan salah satu infrastruktur penyelenggara pelayanan jasa kebandarudaraan seperti pelayanan arus pesawat angkutan udara, penumpang dan kargo. Pekembangan angkutan udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin dalam lima tahun terakhir terus mengalami peningkatan.

Pergeseran fungsi-fungsi aktivitas pusat Kota Makassar ke kawasan pinggiran, akibat pengaruh modernisasi dan globalisasi secara langsung

mengondisikan marginalisasi masyarakat yang cukup intensif pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang ditandai dan diikuti dengan berkembangnya kegiatan ekonomi strategis yang memicu proses urbanisasi. Implikasinya adalah berlangsungnya proses transformasi pada kawasan Bandar Udara secara terus-menerus, sehingga mengondisikan perubahan fisik spasial yang cukup signifikan dan pada akhirnya mendorong proses suburbanisasi dan memicu proses transformasi pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dampak secara langsung yang dapat diamati adalah proses perubahan sosial pada tingkat mikro masyarakat perkotaan. Proses ini secara langsung juga memberi dampak pada perubahan moda produksi dan pembentukan formasi sosial baru pada komunitas lokal yang berlokasi pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Pada bagian ini perubahan sosial dalam lingkungan komunitas lokal, umumnya warga masyarakat lokal banyak yang meninggalkan lokasi tempat tinggalnya dan memilih untuk berkumim di kawasan yang masih berdekatan dengan kawasan bandara. Dari kondisi tersebut, maka kehidupan sosial warga masyarakat juga mengalami pergeseran, namun dalam hal ini pergeseran tersebut tidak terlalu signifikan. Peregseran sosial yang terjadi dalam lingkungan sosial masyarakat terjadi yang disebabkan berpindah tempatnya permukiman warga masyarakat, sehingga warga masyarakat juga mengalami pergeseran sosial. Pergeseran sosial ini dapat dilihat dari bentuk aktivitas yang sudah tidak seperti sedia kala. Dari hasil eksplorasi penelitian yang penulis lakukan bersama informan Muhammad Ukkas, bahwasanya penduduk lokal mengalami perubahan sosial di aspek komunikasi yang disebabkan oleh jarak yang berjauhan dengan kerabat mereka sewaktu bermukim di lokasi yang sama sebelum pihak Angkasa Pura menguasai lahan mereka, sehingga mereka sudah terpisah oleh jarak dan waktu pertemuan.

Sedangkan bagi penduduk pendatang dengan penduduk lokal diketahui bahwasanya penduduk lokal memberikan kepercayaan kepada Ketua RT/RW untuk memantau dan mengontrol masuknya penduduk pendatang dengan cara melaporkan identitasnya untuk memudahkan di

kontrol dan dilacak keberadaan sebelum mereka memilih bermukim di lokasi yang saat ini mereka bermukim. Dari aspek ini penduduk lokal merasa nyaman akan keberadaan penduduk pendatang, dimana mereka saling memahami satu sama lainnya dengan menjunjung tinggi etika dalam berkehidupan bermasyarakat.

Selanjutnya informasi lain dari hubungan sosial penduduk lokal dengan penduduk pendatang dapat dilihat dari intensitas pola hubungan interaksi sosial mereka. Dimana penduduk lokal dan pendatang juga memiliki kesamaan tujuan dalam melestarikan keberadaan kampung halaman mereka yang saat ini mereka tempati. Pelestarian kampung halaman tersebut dapat dilihat dari kegiatan sosial dan kerjasama mereka yang tertuang dalam kehidupan sehari-hari. Diantaranya adalah kegiatan gotong royong dan kegiatan pelatihan keterampilan. Bagi mereka tidak ada lagi batasan bagi penduduk lokal dan penduduk pendatang. Hal tersebut dilihat dari partisipasi dari setiap komponen warga masyarakat yang ikut meluangkan waktunya dalam kegiatan sosial yang membuat pola hubungan sosial mereka terbangun dan menjadi salah satu cara dalam membangun kampung halamannya, sebagaimana yang ditegaskan oleh informan Syarifuddin, bahwasanya keberadaan penduduk pendatang dapat memberikan pengaruh positif bagi pengembangan kampung halaman mereka. Hal tersebut dilihat dari saran dan masukan yang diberikan guna memajukan kampung halaman mereka dan juga memberikan pengaruh positif bagi kelangsungan hidup sosial diantara penduduk lokal dengan penduduk pendatang.

Pada konsepsi ini perubahan sosial dan budaya tidak bisa dilepaskan dari pengaruh pengembangan kawasan bandara Sultan Hasanuddin yang menyebabkan terjadinya pergeseran sosial dan budaya. Pergeseran tersebut dapat dilihat dengan bentuk sosial yang terjadi dalam kehidupan sosial masyarakat. Di samping dari pada itu juga terjadinya bentuk perubahan kebudayaan kepemimpinan dimana kepemimpinan tersebut berubah mengikuti dengan perubahan sosial yang terjadi. Perubahan kepemimpinan terjadi pada aspek tata kelola pemerintahan yang secara langsung dikontrol oleh Kepala Kelurahan dan dibantu oleh beberapa Kepala

RT/RW yang diberi amanat untuk membantu dalam mengawasi dan mengurusi kehidupan sosial masyarakat.

Sesungguhnya wilayah pinggiran kota yang merupakan wilayah yang rentan terjadinya pembangunan dalam hal pengembangan infrastruktur wilayah juga sangat diharapkan dapat memberikan contoh dalam hal tata kelola pemerintahan. Dimana wilayah pinggiran kota merupakan wilayah strategis dalam pembangunan kota dimasa yang akan datang. Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin merupakan wilayah pinggiran kota yang potensil untuk berkembang dan maju yang dapat dijadikan acuan dalam pembangunan kota dimasa yang akan datang. Wilayah pinggiran kota maupun bentuknya parsial namun memiliki daya tarik dan seksi untuk dijadikan sebagai salah satu wilayah pembangunan manakala pembangunan di dalam kota sudah sesak dan dipenuhi oleh penduduk maka wilayah pinggiran kota akan menjadi salah satu sasaran utama dalam pembangunan tersebut.

Sebagaimana yang diperoleh data dari informan Zulkarnain, bahwasanya daerah wilayah pengembangan kawasan bandara merupakan daerah yang sangat strategis dalam pembangunan wilayah pinggiran kota. Hal tersebut didukung oleh faktor eksternal diataranya adalah mampu menarik warga masyarakat untuk ikut mengadopsi nilai-nilai sosial yang dibawah oleh penduduk pendatang, sehingga penduduk lokal lambat laun mengikuti gaya hidup yang ditampilkan oleh penduduk pendatang. Dalam aspek perubahan kebudayaan dimana terjadinya pergeseran dapat dilihat dari gaya hidup yang nampak kekotaan sebelum terjadinya pembangunan kawasan wilayah bandara. Namun demikian pengembangan kawasan bandara ini juga rentan dengan maraknya penyakit sosial masyarakat diantaranya bermunculannya para pedagang asongan, pengamen dan pengemis yang beroperasi di sekitar kawasan bandara. Dengan demikian hal ini terjadi disebabkan faktor himpitan ruang sosial dan ruang kelas yang terjadi di wilayah pinggiran kota sebagaimana yang terjadi dikawasan Bandar Udara Interasional Sultan Hasanuddin.

Pembahasan mengenai tata guna lahan yang terjadi sesudah pembangunan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin adalah memiliki

regulasi tersendiri dan dilindungi oleh UU tentang keselamatan dan transportasi. Diantara aturan tersebut terdapat larangan bagi warga untuk tidak diperbolehkan dalam mendirikan bangunannya diatas ketinggian 15 meter. Hal ini diperuntukkan untuk keselamatan dan kenyaman transportasi udara. Selain larangan bagi warga juga diberlakukan larangan bagi instansi maupun Kementerian Lembaga yang ingin mendirikan bangunannya dilarang membangun setinggi 15 meter. Kondisi tersebut diberlakukan sejak status Bandar Udara Internasional Sultan Haasanuddin menjadi status Bandara Internasional. Oleh karena ketatnya regulasi yang telah diberlakukan oleh pemerintah tentang UU Transportasi dan Keselamatan Umum bagi pembangunan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Selain dari pada itu juga diberlakukan regulasi mengenai status penggarapan lahan yang statusnya sudah dikuasai oleh pihak Angkasa Pura namun lahan tersebut belum digunakan untuk kepentingan perkantoran. Dalam hal ini, pihak Angkasa Pura memberikan regulasi bahwasanya lahan tersebut sudah tidak dapat lagi difungsikan sebagai lahan pertanian maupun lahan garapan. Hal tersebut diberlakukan karena mengingat Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin wajib untuk steril dari jangkauan masyarakat umum, sehingga akses ke setiap lahan yang berada di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memiliki penjagaan yang sangat ketat dan dilindungi oleh UU yang berlaku.

Di samping dari pada itu Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hsanuddin juga dilindungi oleh regulasi yang melarang siapa saja yang ingin mengakses lahan di sekitar kawasan bandara agar tidak terjadi hal-hal yang diinginkan di kemudian harinya. Kondisi ini benarkan oleh informan Zulkarnain, bahwasanya dalam Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin memiliki regulasi tersendiri dan telah diatur dalam UU Transportasi, sehingga dalam hal ini tidak seluruhnya dari aset Bandara dapat diakses oleh warga masyarakat karena dibatasi oleh aturan dan UU.

Sesuai dengan fungsi bandar udara untuk menyelenggarakan angkutan yang efektif dan efisien, keberadaan Bandar udara akan memiliki peran yang sangat penting dimana sebagai simpul dalam jaringan

transportasi udara, pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri atau perdagangan, pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana. Jika dilihat dari letak Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin saat ini kaitannya dengan pengembangan wilayah Kota Makassar sebagai salah satu pusat transportasi utama di daerah ini dengan sendirinya dapat menarik beberapa aktivitas kota untuk berkembang dalam suatu kawasan pusat kota yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pengembangan wilayah.

Kondisi tersebut didukung oleh pendapat masyarakat Kota Makassar Deded Permadi, Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) VI Kementerian Pekerjaan Umum, yang mengatakan bahwa Keberadaan Bandara Sangat berpengaruh positif, Lancarnya arus transportasi di Kota Makassar selalu berbanding lurus dengan perkembangan spasial yang terjadi, dengan adanya Bandara juga berdampak pada perluasan di wilayahwilayah sekitarnya untuk menunjang kegiatan-kegiatan bandara. Seperti pembangunan underpass, menurutnya, persimpangan Mandai merupakan titik temu lalu lintas kendaraan dari Kota Makassar ke arah Kabupaten Maros, melalui Jalan Perintis Kemerdekaan dan Jalan Tol Seksi Empat, dan juga untuk akses menuju Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Lalu lintas di Simpang Mandai pada jam sibuk pagi, atau sore hari didominasi oleh arus kendaraan dari dan menuju Kota Makassar dan Kabupten Maros yang melalui Jalan Perintis Kemerdekaan. Berdasarkan kajian dengan beberapa skenario penanganan, konstruksi *underpass* menjadi pilihan paling optimal.

Hal ini sesuai dengan kenyataan di lapangan bahwa dengan adanya Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mampu mengubah fungsi lahan di sekitarnya yang sebelumnya merupakan lahan kosong menjadi lahan terbangun yang didominasi oleh aktivitas perdagangan, jasa dan permukiman. Selain itu juga dengan adanya bandara Sultan Hasanuddin di Kota Makassar dapat membawa pengaruh positif seperti, dapat membuka lapangan kerja bagi penduduk sekitar baik yang bekerja di bandara ataupun yang membuka usaha disekitar bandara. Jika dilihat dari letak

Bandara Internasional Sultan Hasanuddin saat ini kaitannya dengan pengembangan wilayah sebagai salah satu pusat transportasi utama di Kota Makassar, dengan sendirinya dapat menarik beberapa aktivitas kota untuk berkembang dalam suatu kawasan pusat kota misalnya pada pengembangan spasial terutama pada daerah sekitar bandara. Selain itu fungsi kegiatan/guna lahan lain yang sesuai dibangun berdekatan dengan kawasan bandara pada lokasi penelitian di Kelurahan Sudiang yakni taman, area konservasi, dan ruang terbuka. Kawasan tersebut disediakan untuk kepentingan publik dan menjaga kawasan bandara itu sendiri.

Kawasan lainnya yang sesuai dengan bandara meliputi kegiatan pertamanan dan lapangan. Pertanian yang berada di lokasi penelitian Kelurahan Sudiang juga merupakan salah satu guna lahan yang sesuai di kawasan bandara, sejauh pengelolahannya sebagai pertanian produksi. Tata guna lahan pertanian diperbolehkan berada di area sekitar bandara selain untuk efesiensi guna lahan juga memberikan keuntungan bagi bandara. Kelurahan Sudiang yang sangat dekat dengan Bandara yang apabila dilihat dari aspek nilai lahan, suatu wilayah apabila semakin dekat dengan Bandara dan didukung dengan karakteristik lahan yang baik dan memadai maka sangat berpengaruh dengan harga nilai lahan yang semakin tinggi.

Bandar Udara Sultan Hasanuddin sebagai salah satu prasarana transportasi yang terdapat di Sulawesi Selatan memegang peranan penting dalam menunjang perdagangan di Sulawesi Selatan yang merupakan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia ini, menjadikannya wilayah yang cukup starategis apalagi Sulawesi Selatan juga merupakan poros silang perdagangan antar pulau dan luar negeri bagi kawasan Timur Indonesia bahkan Kawasan Barat Indonesia sehingga tidak dapat dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi sebagai indikator penunjang kegiatan ekonomi menjadi sangat penting untuk dikaji seiring dengan peningkatan pembangunan di Kawasan Timur Indonesia khususnya Sulawesi Selatan.

Sebagian besar wilayah di Indonesia didominasi oleh wilayah kepulauan dengan dibatasi perairan yang sangat luas sehingga untuk menumbuhkan dan menggerakkan pembangunan nasional, sektor per-

hubungan udara dan perhubungan laut memegang peranan penting dalam mendekatkan suatu wilayah dengan wilayah yang lain, suatu daerah dengan pulau terpencil serta wilayah perbatasan dalam rangka perwujudan wawasan nusantara, sehingga dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan umumnya.

Peranan transportasi dalam dinamika masyarakat bahkan dinamika Negara dan bangsa sangatlah penting khususnya dalam menunjang perdagangan. Dalam dunia transportasi terdapat ungkapan *ship follow the trade and trade follow the ship.* Kata *ship follow the trade* mengandung makna bahwa transportasi (*ship*) mengikuti perkembangan maupun kemanjuan aktivitas perdagangan. Dan kata *trade follow the ship* berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan tergantung pada transportasi (*ship*). Dengan begitu dapat diartikan bahwa perkembangan suatu daerah ataupun masyarakat/wilayah tergantung dari perkembangan sarana dan prasarana transportasi, atau sebaliknya, perkembangan saran dan prasarana transportasi suatu daerah tergantung pada perkembangan aktivitas atau kegiatan perdagangan dari daerah atau dari masyarakat di wilayah tersebut. Dengan demikian, transportasi atau aktivitas perdagangan dan perkembangan wilayah saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya. Jelas bahwa transportasi memiliki nilai startegis bagi suatu wilayah. Nilai strategis transportasi di sini, terutama nilai ekonomisnya memberi tambahan kesejahteraan hidup bagi masyarakat. Nilai ekonomi dari transportasi membuat transportasi semakin penting dan membutuhkan berbagai macam kajian.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi, menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada ketersediaan pengangkutan pada daerah yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain (*time utility and*

Place utility). Dalam hal ini, dengan menggunakan trasportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat.

Melihat besarnya potensi wilayah yang yang dimiliki Sulawei Selatan maka tidak heran jika sarana dan prasarana pendukung perlu mendapat perhatian lebih guna menunjang pengembangan potensi tersebut. Selama ini pembangunan prasarana dan sarana yang ada di Sulawesi Selatan telah diupayakan untuk menjangkau ke berbagai daerah. Salah satu prasarana yang berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi adalah Bandar Udarayaitu dalam hal transportasi dan pergerakan barang dan jasa. Transportasi melalui angkutan pesawat udara merupakan alat transportasi yang paling mutakhir dan tercepat. Angkutan pesawat udara sangat cocok untuk keperluan eksekutif dan usahawan yang sibuk, dan keperluan lain-lain yang sangat perlu menghemat waktu yang berharga, dikarenakan kecepatannya yang menonjol tersebut. Di samping itu, angkutan udara sangat ideal untuk mengangkut komoditi berharga yang sangat ringan dan cepat rusak.

Apabila diamati gejala umum perkembangan suatu wilayah, maka secara empiris ditemukan bahwa umumnya wilayah yang memiliki Bandar Udara, memiliki peluang berkembang yang lebih cepat dibanding wilayah yang tidak memiliki potensi tersebut. Bandar udara berperan cukup penting dalam hal transportasi dan pergerakan barang dan jasa. Bandar Udara Sultan Hasanuddin sebagai bandara terbesar di Indonesia Timur menjadi penghubung kegiatan ekonomi di wilayah Kawasan Timur Indonesia. Selama beberapa tahun terakhir ini kegiatan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin semakin meningkat sejalan dengan peningkatan kegiatan pembangunan di Kawasan Indonesia Timur dan Sulawesi Selatan khususnya. Seperti halnya bandar udara yang lain, Bandar Udara Sultan Hasanuddin merupakan salah satu infrastruktur penyelenggara pelayanan jasa kebandarudaraan seperti pelayanan arus pesawat angkutan udara, penumpang dan kargo. Pekembangan angkutan udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin dalam lima tahun terakhir terus mengalami peningkatan.

Dalam pandangan Edward Soja yang berusaha menggabungkan studi ruang dan geografi dengan studi waktu. Sumbangan teoretis Soja, baginya pengertian atas ruang adalah gagasan mengenai *trialektika.* Soja menggunakan pembedaan dasar tersebut agar dapat menteorikan apa yang dia sebut ruang kota (*cityspace*) atau kota sebagai fenomena ruang-sosial-historis, tetapi dengan menyoroti ruang intrinsiknya dengan maksud untuk interpretif dan eksplanatoris. Definisi tersebut menyoroti premis-premis dasar yakni mengistimewakan ruang, dan bersikeras memasukkan analisis sejarah atau waktu secara lebih umum dan relasi-relasi sosial.

Perspektif ruang pertama (*firstspace*) pada dasarnya adalah suatu orientasi materialis yang konsisten dengan pendekatan yang seringkali di-pergunakan oleh para ahli geografi di dalam studi kota. Pandangan Soja, bahwa pendekatan ruang dibagi dalam tiga bagian, yaitu: pertama, ruang kota dapat dipelajari sebagai sekumpulan praktik sosial yang dimaterial-isasi yang bekerja bersama untuk menghasilkan dan menghasilkan kembali bentuk-bentuk konkret dan spesifik pemolaan urbanisme sebagai suatu cara hidup. Ruang kota secara fisik dan empiris dipahami sebagai betuk dan proses, sebagai konfigurasi-konfigurasi dan praktik-praktik kehidupan urban yang dapat diukur dan dapat dipetakan. Pendekatan ruang pertama berfokus pada fenomena objektif dan menekankan benda-benda didalam ruang.

Kedua, pendekatan ruang meliputi representasi ruang dan ruang representasional Lefebvre yang cenderung lebih subjektif dan berfokus pada pemikiran-pemikiran tentang ruang. Di dalam perspektif ruang, maka ruang kota menjadi lebih merupakan medan mental atau ideasional yang dikonseptualisasi di dalam tamsil, pemikiran refleksif, dan representasi simbolik, suatu ruang yang dipahami dalam imajinasi atau khayalan pada level masyarakat urban.

Ketiga, berusaha menggolongkan kedua hal tersebut di dalam ruang yang dipandang sebagai cara lain memikirkan produksi sosial spasialitas manusia yang menggabungkan baik perspektif ruang pertama maupun ruang kedua sambil membuka ruang lingkup dan kompleksitas imajinasi geografis atau ruang. Di dalam alternatif ini, kekhususan spasial urban-

isme diselidiki sebgai ruang yang dihuni secara penuh, suatu lokus pengalaman individual dan kolektif dan agensi yang sekaligus nyata dan dibayangkan, aktual dan virtual.

Selanjutnya argumentasi lain yang dikemukakan oleh Merrifield, fenomena perubahan ruang terjadi akibat dari sifat/karakter ruang, yang dipandang sebagai objek hidup yang memiliki denyut nadi, bergerak mengalir, dan bertabrakan dengan ruang lainnya. Tidak dapat dipungkiri, gagasan yang dibangun Merrifield tidak lepas dari gagasan yang diajukan oleh Lefebvre bahwa ruang sebagai metafora yang dinamis seperti halnya air yang dapat berubah menjadi arus (gelombang) besar dan bergerak bertubrukan dengan yang lain. Karakter ruang demikian menyebabkan ruang memiliki sifat yang kompleks dan dapat diubah setiap saat oleh yang mengonstruksinya. Penataan kota perlu mempertimbangkan dampak lain dari gejala perkembangan kota, seperti pola pergerakan dan fungsi lingkungan yang saling menunjang.

C. Sintesis Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Masyarakat

Bilamana formasi sosial berubah kemudian tercipta ruang secara representasional maka yang didominasi oleh padat modal adalah kapitalisme. Berdampak pada kapitalisasi ruang perkotaan. Ketika itu terjadi, maka masyarakat dikelompokkan. Sesungguhnya bilamana masyarakat dikelompokkan maka yang terjadi ke arah masyarakat homogen (misalnya kehidupan serba sama, pendapatan ekonomi sama dan pekerjaan sama) setelah masuk kapitalisme, mereka terpisah-pisah dan kemampuannya tidak sama, karena setelah masuk kapitalisme yang bekerja di kapitalisme memiliki kemampuan yang lebih, disebabkan oleh faktor pendapatan, sedangkan yang tidak masuk dalam struktur kapitalisme dia mempunyai kemampuan sumberdaya manusia yang terbatas.

Secara teoritis masuk pada ranah strukturnya berarti strata sosialnya berbeda dan status sosial yang berbeda. Dalam hal ini, status sosial itu adalah kemampuan seseorang berdasarkan latar belakang pendidikan dan prestasi yang diraih. Kelas-kelas sosialnya juga berbeda yang tadinya bisa mungkin terjadinya perubahan yang tadinya berprofesi sebagai petani

penggarap yang tidak memiliki lahan, ketika terjadi bandar udara, anaknya memiliki pendidikan yang baik, sehingga latar belakangnya berubah menjadi ke arah vertikal yang tadinya penguasa tanah disana menjadi arah horisontal (menurun). Hal ini ditarik dari indikator kapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat yang saling terkait satu dengan lainnya.

Bab 7
Penutup

A. Kesimpulan

Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan, maka kasus Kapitalisasi Ruang dan Marginalisasi Masyarakat pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kolaborasi antara Pemerintah dan Investor dalam pengembangan dan pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menyebabkan akselerasi perubahan fisik spasial melalui proses penetrasi kapitalisme, pergeseran sarana produksi menuju reproduksi ruang yang mendorong lahirnya formasi sosial kapitalis secara berdampingan dengan formasi sosial ganda dalam penguasaan reproduksi ruang yang didominasi oleh formasi sosial kapitalisme, menyebabkan ketidakberdayaan warga masyarakat lokal dalam mengakses sumber daya reproduksi ruang dan berada dalam posisi marginal.
2. Perubahan formasi sosial tunggal ke arah formasi sosial ganda menyebabkan perubahan interaksi sosial dan adaptasi sosial antara warga masyarakat lokal dengan masyarakat pendatang. Dalam kondisi berjalannya formasi sosial ganda, interaksi sosial dan adaptasi sosial yang dilalui oleh komunitas lokal menjadi lebih kompleks, secara internal dalam formasi sosial prakapitalisme berjalan interaksi dan adaptasi yang memiliki ciri *gemeinschaft* dan secara eksternal dengan formasi sosial kapitalisme berjalan interaksi dan adaptasi bercirikan *gesselschaft.*
3. Perubahan formasi sosial yang menciptakan ruang secara representasional yang didominasi oleh kapitalisme yang berdampak pada kapitalisasi ruang perkotaan. Ketika itu terjadi maka masyarakat dikelompokkan. Efek ini juga disebut sebagai pemisahan yang tadinya eksis pada satu area tertentu. Penciptaan ruang secara representational yang menunjukkan keterwakilan kelompok-kelompok tertentu yang

menguasai ruang di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang menyebabkan terjadinya pemisahan dari keluarga dan kelompok kerabatnya, akhirnya masyarakat lahir dalam bentuk segmentasi (*dikelompokkan*), sehingga menciptakankapitalisasi ruang dan marginalisasi masyarakat.

B. Implikasi Hasil Studi

Secara pragmatis, hasil studi ini berimplikasi terhadap beberapa hal, terutama terhadap pengembangan ilmu Sosiologi, juga terhadap studi-studi yang searah dan sejenis dan terhadap para *stakeholders.* Berikut ini dideskripsikan beberapa poin utama yang implikatif pada bagian ini.

1. Implikasi Terhadap Pengembangan Teori dan Studi Sosiologi

Hasil penelitian ini umumnya memberikan kontrbusi dan masukan bagi pengembangan teori dan studi Sosiologi, yakni; (1) beranjak dari landasan filosofis pemikiran Millasoux dan Rey; (2) terhadap pengembangan teori analisis spasial dari Henri Levebfre, dan (3) terhadap bidang pengembangan studi Sosiologi.

Meskipun dalam penelitian ini menggunakan perspektif formasi sosial, reproduksi ruang dan kapitalisasi ruang, namun tidak berarti bahwa pandangan orisinil dari Claudia Millasoux dan Rey, Henri Levebfre dan David Harvey dapat diterima begitu saja (*taken for granted*), terlebih lagi tidak bermaksud untuk memaksakan keberlakuan teorinya secara utuh. Pada aspek tertentu perspektif teoretis tersebut dipandang masih relevan, namun pada aspek lain juga mendapat penolakan sekaligus pengembangan. Bilamana disandingkan dengan dalil penelitian ini perihal formasi sosial yang terbangun akbat aktivitas pada kawasa Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin adalah menciptakan formasi ruang baru yang ditandai dengan adanya sistem sosial tertutup kemudian mengalami proses perubahan ke arah sistem sosial terbuka, akibat adanya aktivitas pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dipicu oleh munculnya berbagai aktivitas-aktivitas yang mendominasi pada kegiatan ekonomi.

Selanjutnya penguasaan reproduksi ruang di sekitar Bandar Udara

Interasional Sultan Hasanuddin menciptakan struktur ruang yang terbangun dari agraris pertanian ke arah kawasan pengembangan melalui penciptaan ruang secara representational yang juga dapat menyebabkan polarisasi sosial yang bermuara pada pengelompoan masyarakat. Oleh sebab itu, ketika formasi sosial berubah ke arah terciptanya ruang secara representasional maka yang didominasi oleh padat modal adalah kapitalisme yang berdampak pada kapitalisasi ruang perkotaan.

a. Terhadap pengembangan teori formasi sosial

Konstribusi hasil penelitian ini terhadap kerangka teori formasi dari Millasoux dan Rey, bahwasanya manakala sektor kapitalis secara spasial menerobos ke dalam ruang sosial komunitas lokal, maka mengondisikan dua tipe formasi sosial dalam proses artikulasi ruang. Artikulasi ruang yang terjadi pada formasi sosial, menampilkan kekuatan dari sekurang-kurangnya dua formasi sosial yang berkoeksistensi (formasi sosial pra-kapitalis dan formasi sosial kapitalis). Namun demikian tidak saling memiliki keterkaitan satu dengan lainnya (*interrelation*) dalam penguasaan reproduksi ruang, menyebabkan termajinalnya komunitas lokal pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

b. Terhadap pengembangan teori analisis spasial

Kontrbusi hasil penelitian terhadap kerangka teori Henri Levebfre, bahwasanya perubahan sarana produksi menuju reproduksi ruang yang dikondisikan dengan adanya alih fungsi lahan melalui penetrasi kapitalisme, telah memperlihatkan sekurang-kurangnya dua tipe spasial dalam penguasaan lahan (ruang kapitalis dan ruang pra kapitalis) yang tidak memiliki keterkaitan antara satu dengan yang lainnya dalam proses pembentukan struktur ruang pada pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

c. Terhadap bidang pengembangan studi Sosiologi

Kontribusi hasil penelitian ini terhadap studi Sosiologi, cenderung memiliki keluasan ilmu ke kajian perkotaan yang memiliki asumsi bahwasanya dalam pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin secara spasial memiliki dua tipe formasi sosial yang saling berkoeksistensi dalam penguasaan reproduksi ruang.

2. Implikasi Terhadap Studi Mendatang yang Searah dan Sejenis

Karena penelitian ini dilakukan pada kasus Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang terbatas, maka terhadap kajian mendatang, hasil penelitian ini memiliki implikasi pada beberapa pertanyaan berikut; (1) apakah penemuan studi ini dapat digeneralisasi untuk menerangkan fenomena yang sama pada kasus pembangunan kawasan bandar udara yang mengalami perubahan fisik spasial perkotaan yang berlangsung sangat cepat dan revolusioner untuk lokasi atau kota yang berbeda?, (2) apakah dari hasil penemuan studi ini dapat digeneralisasi untuk menerangkan fenomena perubahan sosial pada pembangunan kawasan bandar udara untuk lokasi yang berbeda?, dan (3) apakah hasil dari penemuan studi ini dapat digeneralisasi untuk menerangkan fenomena yang sama untuk kasus pembangunan kawasan bandar udara yang memiliki karakteristik, fungsi pelayanan dan status yang berbeda?

3. Implikasi Terhadap Wacana Baru Bagi *Stakeholders* di Masa Mendatang

Penelitian ini secara khusus telah mengungkapkan wacana baru dalam pengambilan kebijakan bagi para *stakeholders.* Dalam hal ini, khususnya bagi Pemerintah Kabupaten/ Kota, Provinsi dan Pusat serta secara khusus pengelola Angkasa Pura dalam merencanakan dan membangun di kawasan bandar udara, diketemukan indikasi bahwasanya selama pembangunan dan pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin kurang mempertimbangkan aspek sosial dan dampak sosial yang akan terjadi terhadap perubahan fisik spasial yang dikondisikan oleh alih fungsi guna lahan. Oleh sebab itu, maka diperlukan penajaman terhadap aspek-aspek sosial, khususnya dalam konsep-konsep dan perumusan rencana tata ruang. Dengan demikian hasil studi ini memiliki implikasi pada sebuah pemikiran untuk para *stakeholders,* bahwasanya aspek sosial dan budaya khususnya yang berkaitan langsung dengan pemenuhan kebutuhan komunitas lokal merupakan bahagian penting dari prinsip dasar dalam pengembangan dan pembangunan kawasan bandar udara.

Dalam mengaplikasikan konsep artikulasi spasial perkotaan, maka

hendaknya membangun tiga konstruksi dasar, yakni; penciptaan kohesi sosial yang berkaitan dengan upaya untuk mencegah konflik sosial yang sumbernya dari penguasaan lahan perkotaan yang masih timpang. Pandangan sosial ini masih hasrus di ikuti dengan peningkatan kualitas kehidupan sosial masyarakat utamanya bagi kelompok marginal perkotaan yang pada dasarnya menjadi subordinasi dari formasi sosial di wilayah perkotaan.

Perencanaan tata ruang wilayah perkotaan yang bersifat konvensional umumnya tidak dapat memberikan sumbangsih kebutuhan terhadap kelompok marginal ini. Sebagai dampaknya dengan terpaksa mereka menempati ruang perkotaan yang tersisa seperti pinggiran sawah, lahan-lahan terlantar dan masih kosong dan pada wilayah peri urban yang terkesan kumuh dan tidak terurus. Konsep artikulasi spasial terlepas dari sekadar *pro-poor* atau berpihak pada kaum miskin perkotaan sebagai pihak yang sungguh-sungguh eksis keberadaannya berada dalam formasi sosial baru. Bahwasanya mereka akan mempertahankan atau jika perlu akan melakukan penyerobotan lahan-lahan secara illegal guna mempertahankan eksistensinya dan mempertahankan koeksistensinya dengan ruang-ruang "kapitalis" di sekitar mereka.

Dengan demikian konsep artikulasi spasial menawarkan solusi yang moderat. Di satu sisi perencana ruang tetap memberi ruang bagi sektor dominan (kapitalis), dan sisi lainnya menjamin penguasaan ruang sosial bagi mereka yang berada di dalam sektor yang tersubordinasi (prakapitalis). Dengan cara demikian, kohesi sosial yang merupakan salah satu dari konstruksi pemikiran utama pengembangan dan pembangunan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dapat dipertahankan dan dipelihara dengan tidak menimbulkan kerugian sosial bagi warga masyarakat dengan mempertinbangkan berfungsinya seluruh kegiatan sosial dan ekonomi bagi seluruh komponen yang ada dalam formasi sosial untuk mencapai efisiensi pola ruang perkotaan.

C. Dalil Penelitian

1. Masyarakat dengan sistem sosial tertutup mengalami perubahan ke arah sistem sosial terbuka, sebagai dampak adanya aktivitas di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dipicu dengan munculnya berbagai aktivitas-aktivitas pada kegiatan ekonomi.
2. Struktur ruang yang terbangun dari agraris pertanian ke arah kawasan pengembangan Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, melalui penciptaan ruang secara representational yang menyebabkan polarisasi sosial, sehingga berdampak pada pengelompokan masyarakat.
3. Formasi sosial mengalami transformasi ruang secara representasional yang didominasi oleh padat modal (kapitalisme), sehingga berdampak pada kapitalisasi ruang perkotaan.

Daftar Pustaka

Ali, Mohamad dan Asrori, Mohamad. 2004. *Psikologi Remaja*. Jakarta: Bumi Aksara.

Aminah, Siti. 2015. *Konflik dan Kontestasi Penataan Ruang Kota Surabaya.* Masyarakat: Jurnal Sosiologi, 20 (1): 59-79. Dipublikasikan oleh Lab. Sosio. Pusat Kajian Sosiologi FISIP-UI.

Anderson, P. 2008. *Asal Usul Postmodernisme.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

_____. 2008. *Komunitas-komunitas Terbayang.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Badan Pusat Statistik, 2017. *Kota Makassar Dalam Angka*. Badan Pusat Statistik Kota Makassar.

Brenner, Robert. 2006. "What Is and What Is Not, Imperialism?" *Historical Materialism* 14:79-105.

Bryant, C.R. 1982. *The Rural Real Market: an Analysis of Geographic Patterns of Structure and Change within Urban Fringe Environment.* Waterloo: University of Waterloo.

Callinicos, A. 2008. *Menolak Postmdernisme.* Yogyakarta: Resist Book.

Castells, Manuel. 1977. *The Urban Question: A Marxist Approach.* London: Edward Arnold.

_____. 1990. *Global Restructuration and Territorial Development.* London: Balckwell.

Castree, N. 2006. "David Harvey's Symptomatic Silence." *Historical materialism* 14:35-57.

Creswell, Jhon. W. 1997. *Research Design Qualitative and Quantitative Approach.* London: Sage Publication.

De Angelis, Massimo. 2007. *The Beginning of History. Value Struggles and Global Capital*. London: Pluto Press.

Durkheim, Emile. 1966. *The Division of Labor in Society.* New York: The Free Press.

Elden, Stuart. 2007. *There is a Politics of Space Because Space is Political, Henri Lefebvre and the Production of Space.* Radical Philosophy Reviewvolume 10, number 2. 2007. hal 101–116.

Fauzi, Noer, 1997, "Penghancuran Populisme dan Pembangunan Kapitalisme: Dinamika Politik Agraria Indonesia Paska Kolonial", dalam *Reformasi Agraria: Perubahan Politik, Sengketa, dan Agenda Pembaruan Agraria di Indonesia* p.67-122, Jakarta: LP-FEUI dan KPA.

Fine, Ben. 2006. "Debating the 'New' Imperialism" *Historical Materialism* 14:133-156.

Fink, Hans. 2003. *Teori-Teori Sosial (Observasi Kritis Terhadap Para Filsuf Terkemuka) (Terjemahan: Social Theory A Guide to Central Thinkers.* Terj. Sigit Djatmiko). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Fisher, A,. dkk. 1984. *Environmental Psycology.* New York: Holt, Rinehart, dan Wiston.

Found, W.C and Mourley, C.D. 1972. *AConceptual Approach in Rural Land Use-Transportation Modelling in the Toronto Region 'in Research Report 8.* Downsview: York University Press.

_____. 1973. *A Behavioural Typology on Land Uses Metropolitan Rural Space: the Case of Tronto' in Reeds, L.G (ed).* Agricultural Typology and Land Use. Hamilton: Department of Geography, McMaster University.

Garna, Judistira K. 1992. *Teori-teori Perubahan Sosial.* Penerbit Program Pascaarjana Universitas Padjajjaran Bandung.

Gerungan, W.A. 2004. *Psikologi Sosial*. Bandung: PT Refika Aditama.

Giddens, Anthony. 2004. *Sosiologi: Sejarah dan Pemikirannya* (terjemahan oleh: Ninik Rochaini Sjam. Judul asli: *La Sociologie: Historie at Ideas*). Penerbit: Kreasi Wacana.

_____. 2005. *Konsekuensi-konsekuensi Modernitas.* (terjemahan oleh: Nurhadi. Judul Asli: *The Consequences of Modernity*) Penerbit: Kreasi Wacana.

Gifford, R. 1987. *Environmental Psycologi: Principle and Practice.* Boston: Allyn and Bacon, Inc.

Habermars, Jhon. 2007. *Teori Tindakan Komunikatif 1: Rasio dan Rasinalisasi Masyarakat* (terjemahan: Nurhadi, Judul Asli:

Theories dedes Komunikativen Handelns, Band I: Handlungstrationalitat und gesellschafttliche Ratonalisierung) Jakarta: Kreasi Wacana.

Hadriana Marhaeni Munthe**.** 2007. *Modernisasi dan Perubahan Sosial Masyarakat Dalam Pembangunan Pertanian: Suatu Tinjauan Sosiologis.* Jurnal Harmoni Sosial, Januari 2008, Volume II, No. 2.

Harvey, David. 1990. *The Condition of Postmodernity: An Inqiury into the Origins of Cultural Change.* Oxford, Oxford University Press.

_____. 2003. *The New Imperialism*. Oxford: Oxford University Press.

_____. 2004. “The 'New' Imperialism: Accumulation by Disposession." in *Socialist Register 2004*, edited by L. Panitch and C. Leys. New York: Monthly Review Press.

_____. 2005. *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.

_____. 2006a. "Comment on Commentaries." *Historical Materialism* 14:157-166.

_____. 2006b. *Space of Global Capitalism: Toward a Theory of Uneven Geographical Development*. London: Verso.

_____. 2012. *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution.* London: Verso.

Heimstra, AN.W. dan Mc. Farling, L.H. 1982. *Environmental Psycologi.* California: Brooks/Cole Publishing Company.

Helmi, A.F. 1994. *Hidup di Kota Semakin Sulit* (*Bagaimana Strategi Adaptasi yang Efektif Dalam Situasi Kepadatan Sosial*). Yogyakarta: Bulletin Psikologi.

Imran, Suwitno Y. 2013. *Fungsi Tata Ruang Dalam Menjaga Kelestarian Lingkungan Hidup Kota Gorontalo.* Jurnal Dinamika Hukum: Vol. 13 No. 3 September 2013.

Johan Woltjer. 2014. *A Global Review on Peri-Urban Development and Planning.* Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota vol. 25, no. 1, hlm. 1-16, April 2014. ISSN 0853-9847 © 2014 SAPPK ITB

Krishnamurti, J. 1958. *The First and Last Freedom.* London: Victor Gollanz Ltd.

Laclau and Mouffe. 1985. *Hegemony and Socialist Strategy: Towards a Radical Democratic Politics.* Verso.

Laclau. 1990. *Kapitalist Devlet Sorunu.* Iletisim.

Lincoln, Y Vonna S., Guba, Egon G. 1985. *Naturalistik Inquiry, California: Baverley Hills: Sage Pub.*

Lefebvre, Henri. 1991. The Production of Space. Translated by Donald Nicholson-Smith, Oxford: Blackwell.

_____. 2000. *The Production of Space.* Georgetown University Press: New York.

_____. 2002. Critique of Everyday Life,. Trans. John Moore, London and New York: Verso.

_____. 2003. *The Urban Revolution*. University of Minneapolis Press: Minneapolis.

_____. 2004. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Continuum: London and New York.

_____. 2009. *State, Space, World*. University of Minnesota Press: Minnesota.

Martin, W.T. 1976. *The Rural Urban Fringe: A Study of Adjustment to Residential Location in Eugene.* Eugene University of Oregon Press.

Martin, James. 2008. *The Poulantzas Reader Marxism, Law, and the State.* Verso.

Marx, Karl. 1976/1898. *Capital,* Vol. One, trans. Ben Fowkes. Harmondsworth, Penguin Books.

McGee. 2008. *Managing the rural–urban transformation in East Asia in the 21st century.* Sustain Sci (2008) 3:155–167. DOI 10.1007/s11625-007-0040-y. Received: 22 September 2007 / Accepted: 18 December 2007 / Published online: 19 February 2008_ Integrated Research System for Sustainability Science and Springer 2008.

Merrifield, A. 2006. *Henri Lefebvre: A Critical Introduction*. First Edition. New York: Routledge.

Miles, B.M. 2007. *Analisis Data Kualitatif* (terjemahan oleh: Tjejep Rohendi Rohidi. Judul Asli: *Qualitative Data Analysis*), Jakarta: Universitas Indonesia.

Millassoux, C. 1972. *From Reproduction to Production.* Economicand Society.

Moeleong, J. L. 2002. *Metdologi Penelitian Kualitatif.* Jakarta: Rosdakarya.

Perelman, Michael. 2000. *The Invention of Capitalism: Classical Political Economy and the Secret History of Primitive Accumulation*. Durham: Duke University Press.

Polanyi, Karl. 1967 (1944). *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time.* Boston: Beacon Press.

_____. 2001 (1944) *The Great Transformation: The Politicaland Economic Origins of Our Time.* Boston: Beacon Press.

Poulantzas, Nicos. 1975. *Classes in Contemporary Capitalism.* NLB.

Robet, Robertus. 2014. *Ruang Sebagai Produksi Sosial Dalam Henri Lefebvre***.** Artikel online: https://caktarno.wordpress.com/2014/09/06/ruang-sebagaiproduksi-sosial-dalam-henri-lefebvre/ (diakses: 11Maret 2017).

Ritzer, George. 2004. *Sosiologi: Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda* (terjemahan oleh: Alimandan. Judul asli: *Sociology: a multiple paradigm science*), Jakarta: RajaGrafindo Persada.

_____. 2008. *Teori Sosial Postmodern* (terjemahan oleh: Muhammad Taufik T. Judul asli: *The Postmodern Social Theory*), Yogyakarta: Kreasi Wacana.

_____. 2008. *Teori Sosiologi Dari Teori Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Mutakhir Teori Sosiologi Postmodern* (terjemahan oleh: Nurhadi. Judul asli: *Sociological Theory*). Yogyakarta: Kreasi Wacana.

Schumpeter, Joseph A. 1944. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Allen & Unwin.

Sujarto, Djoko.2005. "Masa Depan Kota dan Reorientasi Perencanaan Tata Ruang Kota Indonesia"dalam *Bunga RampaiPembangunan Kota Indonesia Dalam Abad 21: Pengalaman Pembangunan Perkotaan di Indonesia*, diedit oleh Budhy Tjahjati Sugijanto Soegijoko, Gita Chandrika Napitupulu, Wahyu Mulyana. Buku 2. *Yayasan Sugijanto Soegijoko dan Urban and Regional*

Development Institute. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI.

Sumandiyar, A. 2017a. *The Relation between Business and Authority: MarosPolitical Atmospheric Study in Indonesia.* Mediterranean Journal of Social Sciences, 8 (4), 165-172. http://archive.sciendo.com/MJSS/mjss.2018.8.issue-4-1/mjss-2018-0087/mjss-2018-0087.pdf

Sumandiyar, A. 2017b. *Atmosfer Politik (Relasi Penguasa dan Pengusaha Dalam Pembangunan di Indonesia).* Literacy Institute. Kendari.

Sumandiyar, A. 2017c. *Relasi Kuasa dan Perusahaan (Studi Ekologi Politik di Kawasan Karst Taman Nasional Bantimurung Bulusaraung Indonesia).* Jurnal Ibnu Khaldum. Jilid 1 Vol.3. Hal. 208-224.

Sumandiyar, A. 2018. *Relasi Penguasa dan Pengusaha (Studi Atmosfer Politik Maros di Indonesia).* Jurnal. http://eprints.unm.ac.id/id/eprint/7155

Sumandiyar, A. dan Nur. H. 2019. *Penguasaan Reproduksi Ruang di Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.* Phinisi Integration Review, 2, (1), 001-008. http://ojs.unm.ac.id/pir.

Surya, Batara. 2010. *Perubahan Sosial Pada Komunitas Lokal Kawasan Metro Tanjung Bunga Kota Makassar.* Program Pascasarjana Universitas Negeri Makassar. Disertasi Tidak dipublikasikan.

Sutcliffe, Bob. 2006. "Imperialisme Old and New: A Comment on David Harvey's The New Imperialism and Ellen Meiksins Wood's Empire of Capital". *Historical Materialism* 14:59-78.

Suweda, I Wayan. 2011. *Penataan Ruang Perkotaan yang Berkelanjutan, Berdaya Saing dan Berotonomi.* Jurnal Ilmiah Teknik Sipil. Vol. 15. No. 2, Juli 2011.

Sirojuzilam. 2007. *Perencanaan Tata Ruang dan Perencanaan Wilayah* (*Spatial Planning and Regional Planning*). Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah, Vol, 2. No. 3, April 2007.

Stepanova, E. 2004. *Karl Marx Nabi Kaum Proletar* (*Judul Asli: Karl Marx: Short Biography. Terjemahan: Iwan Nurdaya Djafar*). Yogyakarta: Mata Angin.

Soekanto, Soerjono. 2005. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Soja, Edward. W. 1989. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space ini Critical Theory.* London: Verso.

_____. 1996. *Thirdspaces: Journeys to Los Angeles and the Rural-and-Imagined Places.* Malden, Mass: Backwell.

_____. 2000. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions.* Malden, Mas: Backwell.

Sztompka, Pietr. 2004. *Sosiologi Perubahan Sosial* (*Judul Asli: The Sociology of Social Change, Terjemahan Alimandan*). Jakarta: Prenada Media.

Walgito, B. 2003. *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi Offset.

Weber, Max. 2007. *Etika Protestan dan Semangat Kapitalisme* (terjemahan oleh: Yusup Priyasudiarja. Judul Asli: *The Protestant Ethic and The Spirit of Capitalisme*). Jakarta: Jejak.

Wood, Ellen Meiksins. 2006. "Logics of Power: A Converation with David Harvey." *Historical Materialism* 14:9-34.

Yunus, Hadi Sabari. 2008. *Dinamika Wilayah Peri Urban* (*Determinan Masa Depak Kota*). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

_____. 2010. *Megapolitan* (*Konsep, Problematika dan Konsep*) *Cetakan Kedua.*Yogyakarta: Pustaka Pelajar.