



RUANG TANPA KENDALI: MOBILITAS MAKASSAR DALAM KRISIS

UNRULY SPACE: URBAN MOBILITY IN CRISIS IN MAKASSAR

Djufri

Universitas Muhammadiyah Berau

*email Koresponden: djufri@umberau.ac.id

Abstract

Makassar is currently facing a mobility crisis that is not merely technical, but deeply embedded in the social, political, and spatial dimensions of urban life. Mobility spaces in the city—roads, transport nodes, and travel rhythms—have become contested arenas where technocratic planning collides with residents' everyday realities. This study aims to examine how mobility spaces in Makassar are produced, negotiated, and lived by urban dwellers amid infrastructural dysfunction and unequal access. Using a qualitative, city-based ethnographic approach, the research was conducted across key mobility corridors and densely populated neighborhoods. Conceptually, this study draws on the frameworks of spatial anarchy (Castells & Smith), temporal disorientation (Zerubavel), and the politics of infrastructure (Larkin) to analyze how disorganized space and time shape citizens' mobility experiences. Findings reveal that Makassar's mobility space is marked by spatial fragmentation, erratic urban rhythms, and various forms of micro-resistance—such as the use of informal routes, modifications to pete-pete (minibus) trajectories, and the occupation of street space by informal economic activities. This research contributes theoretically to urban anthropology and the discourse on mobility justice by foregrounding the need to understand cities from below—through the lived experiences of residents who continuously adapt within unruly and unstable urban environments.

Keywords: urban mobility, spatial politics, Makassar, infrastructure crisis, everyday resistance, urban anthropology

Abstrak

Kota Makassar tengah menghadapi krisis mobilitas yang tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga menyentuh dimensi sosial, politik, dan spasial kehidupan urban. Ruang-ruang mobilitas di kota ini—jalan, simpul angkutan, dan ritme perjalanan—telah berubah menjadi arena ketegangan antara perencanaan teknokratik dan realitas sehari-hari warga. Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana ruang mobilitas di Makassar diproduksi, dinegosiasikan, dan dijalani oleh warga di tengah disfungsi infrastruktur dan ketimpangan akses. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif berbasis etnografi kota, dengan lokasi penelitian tersebar di koridor-koridor mobilitas utama dan wilayah padat penduduk. Secara konseptual, kajian ini berpijak pada teori spatial anarchy (Castells & Smith), temporal disorientation (Zerubavel), serta politics of infrastructure (Larkin) guna membedah bagaimana disorganisasi ruang dan waktu membentuk pengalaman mobilitas warga. Temuan menunjukkan bahwa ruang mobilitas Makassar ditandai oleh fragmentasi spasial, ritme kota yang tidak menentu, serta bentuk-bentuk resistensi mikro seperti penggunaan jalur alternatif, modifikasi trayek pete-pete, dan okupasi ruang jalan oleh aktivitas ekonomi informal. Penelitian ini memberikan kontribusi teoretis terhadap kajian antropologi urban dan wacana keadilan mobilitas, dengan menyoroti



pentingnya memahami kota dari bawah, melalui pengalaman hidup warga yang terus beradaptasi dalam ruang yang tak teratur.

Kata Kunci : mobilitas perkotaan, politik ruang, Makassar, krisis infrastruktur, perlawanan sehari-hari, antropologi perkotaan.

1. PENDAHULUAN

Di tengah kemegahan pembangunan infrastruktur yang digembar-gemborkan sebagai simbol kemajuan, Kota Makassar menghadirkan paradoks yang mencolok. Jalan-jalan protokol diperlebar, flyover dibangun, dan proyek jalan tol dikebut, namun warga kota tetap terjebak dalam kemacetan yang kian akut, trayek angkutan umum terdistorsi, dan ritme mobilitas harian kian tak menentu (Edison et al., 2023; Kuku et al., 2022). Disfungsi ini bukan sekadar masalah teknis transportasi, melainkan krisis ruang dan waktu yang merembes ke dalam sendi-sendi kehidupan urban. Mobilitas yang seharusnya menjadi penopang aktivitas ekonomi, sosial, dan kultural justru berubah menjadi sumber frustrasi dan ketimpangan (Colleoni, 2013; Ongolo-Zogo & Epo, 2015). Apa yang terjadi di Makassar merepresentasikan gejala yang lebih dalam: kota tidak lagi bergerak sebagai satu kesatuan sistem, melainkan sebagai medan yang dikoyak oleh kepentingan, kebijakan, dan strategi bertahan warga (Surya, 2015; Surya et al., 2021).

Makassar sebagai kota metropolitan mengalami pertumbuhan ekonomi yang signifikan dalam dua dekade terakhir, didorong oleh investasi infrastruktur dan ekspansi sektor jasa (Saraswati et al., 2021; Syadullah & Setyawan, 2021). Namun, pertumbuhan ini tidak serta merta menciptakan keadilan ruang. Sebaliknya, proses urbanisasi yang berlangsung justru memperlebar kesenjangan antara pusat dan pinggiran, antara perencana kota dan pengguna ruang, antara modernitas yang dijanjikan dan kenyataan yang dialami (Said & Al Ani, 2022; Watson, 2019). Di banyak titik kota, warga harus menghadapi kenyataan bahwa akses ke ruang dan mobilitas tidak ditentukan oleh kebutuhan mereka, melainkan oleh logika proyek dan tata kelola yang sering kali abai pada pengalaman hidup masyarakat sehari-hari (Colleoni, 2013; Wicki et al., 2019). Jalan raya dibuka, tetapi tidak untuk semua; infrastruktur dibangun, namun tidak terhubung dengan realitas sosial.

Literatur global tentang kota dan mobilitas telah lama menggugat ide bahwa pembangunan infrastruktur secara otomatis mengarah pada keadilan sosial (Agrawal et al., 2024; Beyazit & Canitez, 2023). Konsep resilient city (Vale, 2014) misalnya, menekankan pentingnya membangun kota yang mampu menghadapi krisis dan adaptif terhadap perubahan (Doyle, 2016). Namun, resilien bagi siapa? Dalam banyak kasus, wacana ketahanan justru diserap dalam agenda neoliberalisme kota, yang menuntut warga untuk “bertahan” tanpa mengubah struktur yang eksploitatif (Bowles, 2022; Svitková, 2018). Di sisi lain, konsep urban informality (Roy, 2005) memberi perhatian pada cara warga memproduksi ruang dan jasa secara tidak resmi sebagai strategi bertahan (Dovey & Recio, 2024; Roy, 2015). Dalam konteks transportasi, hal ini tampak dalam munculnya moda informal seperti ojek, bentor, atau pete-pete sebagai respons terhadap kekosongan layanan publik (Gadepalli et al., 2020; Jauregui-Fung et al., 2019).

Kajian tentang right to mobility (Sheller, 2018) juga menyoroti bahwa hak atas gerak tidak terdistribusi secara merata. Mobilitas bukan hanya persoalan teknis, melainkan juga hak politik dan sosial atas ruang. Studi-studi di Indonesia sebagian telah mengangkat isu ini, seperti penelitian tentang penurunan angkutan umum konvensional (Bräuchler, 2017), fragmentasi trayek, hingga kemacetan kronis di kota-kota besar. Namun, sebagian besar studi tersebut masih berpijak pada logika teknokratik—mengusulkan solusi teknis untuk persoalan yang sebenarnya bersifat sosial dan politis (Saiz & Wang, 2023).



Apa yang belum banyak dibahas adalah bagaimana warga kota menghadapi disfungsi sistemik tersebut melalui praktik keseharian: bagaimana mereka menavigasi ruang kota yang timpang, mengorganisir ulang waktu perjalanan mereka, dan bahkan memproduksi bentuk-bentuk mobilitas alternatif di luar skema resmi (Meissonnier & Jouve, 2015). Lebih jauh, studi-studi terdahulu belum menggali bagaimana ruang kota, khususnya ruang mobilitas, merupakan arena kontestasi yang dipenuhi resistensi, negosiasi, dan bahkan sabotase kecil yang dilakukan warga untuk merebut kembali otonomi atas gerak (Falola & Falola, 2017; Scharloth, 2019).

Di sinilah letak urgensi penelitian ini. Di tengah kota yang berjalan tanpa kendali, bagaimana sebenarnya warga memaknai dan menjalani mobilitas? Apa strategi-strategi yang muncul untuk mengatasi ketimpangan ruang dan waktu? Dan bagaimana praktik-praktik itu dapat dibaca bukan sekadar sebagai adaptasi, melainkan juga bentuk perlawanan terhadap hegemoni tata ruang yang eksklusif?

Untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut, kajian ini berpijak pada tiga kerangka teoritis utama. Pertama, konsep spatial anarchy dari Castells dan Smith memberi lensa untuk memahami ruang kota sebagai hasil tarik-menarik kekuasaan yang tidak selalu teratur atau harmonis (Mara et al., 2024). Dalam pandangan ini, kota adalah hasil dari konflik antar aktor, di mana warga memainkan peran penting dalam membentuk lanskap urban melalui praktik-praktik sehari-hari yang sering kali bertentangan dengan logika negara atau pasar. Kedua, gagasan temporal disorientation dari Zerubavel (1981) menawarkan pemahaman tentang bagaimana warga mengalami waktu secara tidak linear di tengah sistem mobilitas yang kacau—mereka harus menyesuaikan jadwal hidup dengan ritme kota yang tidak menentu, menunda atau mempercepat aktivitas karena ketidakpastian perjalanan (Raux et al., 2016). Ketiga, politics of infrastructure sebagaimana dirumuskan oleh Brian Larkin (2013) melihat infrastruktur bukan hanya sebagai benda fisik, tetapi sebagai alat kuasa yang bekerja secara halus—menentukan siapa yang bisa bergerak, kapan, dan sejauh mana (Mullenite, 2019; Sajjad & Javed, 2022).

Dengan menggabungkan ketiga perspektif ini, penelitian ini berupaya membaca kota bukan sekadar dari sudut pandang teknis, tetapi sebagai lanskap sosial-politik yang hidup dan penuh konflik. Makassar tidak hanya menjadi latar dari krisis mobilitas, tetapi juga panggung dari perlawanan simbolik dan praktis warga terhadap tatanan ruang yang menyingkirkan mereka (Akil et al., 2020; Rahim & Abbas, 2024). Praktik seperti memilih jalur tikus, memodifikasi moda transportasi, membentuk komunitas pengemudi, hingga okupasi ruang jalan untuk aktivitas ekonomi informal bukan sekadar respons spontan, melainkan strategi terstruktur yang mencerminkan agensi warga dalam menghadapi kekacauan sistemik (Allert & Reese, 2025; Sagaris, 2014).

Pendekatan ini memungkinkan pembacaan kota dari bawah, dari sisi mereka yang sering luput dalam narasi resmi pembangunan (McDuie-Ra, 2021). Dengan menggali narasi, gestur, dan pengalaman warga dalam menghadapi kota yang tidak ramah, kita dapat memahami bahwa mobilitas bukan sekadar soal bergerak, tetapi juga soal bertahan, menawar, dan bahkan melawan. Penelitian ini, pada akhirnya, bertujuan untuk menunjukkan bahwa di tengah disfungsi yang melumpuhkan, warga tetap bergerak—dengan caranya sendiri, dalam ruang yang tidak sepenuhnya bisa dikendalikan (El-Sherif, 2021; Kallenbach, 2020).

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilandaskan pada pendekatan kualitatif dengan basis etnografi kota, sebuah metode yang memungkinkan penelusuran mendalam terhadap pengalaman warga dalam menjelajahi, menafsirkan, dan merespons ruang mobilitas yang retak dan tak menentu (Whitley, 2008). Etnografi kota digunakan bukan semata untuk mengamati perilaku pengguna



jalan atau pengendara, tetapi untuk mengungkap makna-makna simbolik dan politis yang terkandung dalam setiap langkah kaki, jeda kendaraan, atau perubahan arah perjalanan (Ferguson, 2023). Melalui lensa ini, kota tidak hanya dipahami sebagai sekumpulan bangunan dan jalur lalu lintas, tetapi sebagai ruang hidup yang sarat dengan negosiasi kuasa dan strategi bertahan warga terhadap disfungsi sistemik.

Secara strategis, penelitian ini menggunakan desain studi kasus tunggal, dengan Kota Makassar sebagai lokasi eksplorasi utama. Pilihan ini didasarkan pada karakteristik unik Makassar sebagai kota yang mengalami pertumbuhan pesat sekaligus disrupsi spasial yang mendalam (Byiers, 2019; Surya et al., 2021). Pendekatan studi kasus memungkinkan penelusuran rinci terhadap dinamika lokal, sekaligus membuka ruang untuk generalisasi teoritis ke konteks urban lain yang mengalami krisis serupa. Dalam kerangka ini, penalaran yang digunakan bersifat induktif, di mana teori dikembangkan dari pemaknaan terhadap data lapangan, bukan dipaksakan secara top-down dari kerangka abstrak yang sudah ada sebelumnya.

Lapangan penelitian mencakup beberapa koridor mobilitas dan simpul aktivitas utama di Kota Makassar. Lokasi-lokasi tersebut dipilih berdasarkan tingkat dinamika ruang, kepadatan interaksi sosial, dan intensitas konflik spasial yang terjadi. Beberapa titik yang menjadi fokus observasi antara lain:

- Jalan AP Pettarani, sebagai urat nadi mobilitas kota yang menggambarkan ironi kemacetan dalam lanskap infrastruktur modern.
- Koridor Perintis Kemerdekaan, yang menunjukkan fragmentasi akses antara kawasan elite, pusat perdagangan, dan permukiman pinggiran.
- Kawasan Biringkanaya, sebagai representasi urbanisasi tanpa kendali di wilayah urban-peri-urban.
- Pasar Terong dan sekitarnya, yang mencerminkan ruang mobilitas berbasis ekonomi rakyat, penuh sesak namun sangat fungsional bagi sebagian besar warga kota.

Proses pengumpulan data dilakukan dengan teknik yang saling melengkapi untuk membangun pemahaman utuh terhadap fenomena. Observasi partisipatif digunakan sebagai metode utama, di mana peneliti terlibat langsung dalam kehidupan sehari-hari warga—ikut berjalan kaki di lorong, menumpang pete-pete, berbincang dengan pedagang kaki lima, hingga menyaksikan praktik-praktik ‘liar’ yang tidak terjangkau oleh regulasi resmi (Roque et al., 2024; Vaughn, 2024). Observasi ini tidak hanya mencatat apa yang tampak, tetapi juga menangkap ritme, emosi, dan gestur yang sering kali menyimpan makna tersirat.

Wawancara semi-struktur dilakukan terhadap beragam informan, baik pengguna ruang (pengemudi, pejalan kaki, pelaku ekonomi jalanan), maupun aktor institusional (pengurus RT, Dinas Perhubungan, pengelola transportasi). Format wawancara ini memungkinkan fleksibilitas arah pembicaraan, namun tetap menjaga fokus pada tema utama: bagaimana mereka memahami dan merespons dinamika ruang mobilitas kota. Jumlah informan tidak ditentukan secara kuantitatif, tetapi mengikuti prinsip data saturation, yakni hingga informasi yang diperoleh mulai menunjukkan pola berulang.

Sebagai pelengkap, dokumentasi visual dan naratif dari media warga dikumpulkan dan dianalisis—termasuk unggahan video perjalanan, keluhan lalu lintas di media sosial, hingga meme dan komentar yang beredar di ruang digital Makassar. Representasi ini memperkaya pemahaman tentang bagaimana ruang kota dipersepsi dan dikritisi dalam platform informal yang sering kali lebih jujur dibanding media arus utama.

Teknik pemetaan sosial-spasial juga diterapkan untuk mengidentifikasi titik-titik tekanan ruang dan jalur resistensi yang muncul. Pemetaan ini tidak hanya berdasarkan data geografis, tetapi juga data kualitatif—seperti cerita warga tentang rute alternatif, titik kemacetan



musiman, dan tempat-tempat yang mereka anggap “bermasalah” atau “dibuat sengaja” oleh otoritas.

Data yang dikumpulkan dianalisis melalui pendekatan integratif:

- Analisis tematik digunakan untuk mengelompokkan isu-isu utama dari wawancara dan catatan lapangan, seperti narasi tentang ketimpangan, strategi bertahan, dan konflik ruang.
- Analisis spasial, meskipun berbasis kualitatif, membantu memahami bagaimana distribusi fisik infrastruktur dan aktivitas warga membentuk pola resistensi dan eksklusi.
- Analisis naratif dipakai untuk merangkai kisah-kisah warga dalam satu struktur pemaknaan yang koheren, menjelaskan bagaimana mobilitas bukan hanya fungsi, tetapi pengalaman yang penuh nilai dan simbol.

Aspek etika penelitian dijaga secara ketat. Seluruh informan diberi penjelasan tentang tujuan riset dan menyetujui keterlibatannya secara sadar (informed consent). Identitas mereka disamarkan untuk menjaga privasi dan menghindari risiko sosial atau politik. Validitas data dijaga melalui proses triangulasi lintas metode—menggabungkan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi digital—serta melalui member checking, yakni mengonfirmasi temuan awal kepada beberapa informan kunci untuk memastikan tidak terjadi kesalahan interpretasi.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Ruang mobilitas di Kota Makassar tidak beroperasi sebagai sistem yang tertib, seragam, dan dapat diprediksi. Justru sebaliknya, ia hadir sebagai lanskap urban yang semrawut, timpang, dan penuh ketegangan. Jalan raya dipadati kendaraan pribadi yang mendominasi ruang publik, sementara moda angkutan umum kian terpinggirkan. Jadwal perjalanan tidak pernah pasti, waktu tempuh tak menentu, dan ritme kota berjalan dengan logika yang terputus-putus. Di tengah disfungsi itu, warga dipaksa beradaptasi, mencari jalur alternatif, membentuk jaringan informal, dan menciptakan bentuk-bentuk mobilitas baru yang sering kali bertentangan dengan regulasi resmi (Seibel et al., 2023; Vaughn, 2024).

Ruang mobilitas di Makassar bukan sekadar infrastruktur keras seperti jalan atau jembatan, tetapi juga mencerminkan jaringan sosial dan relasi kuasa yang memengaruhi siapa yang bisa bergerak, ke mana, dan sejauh mana. Dalam bagian ini, hasil temuan lapangan dipaparkan secara tematik, lalu dianalisis dengan merujuk pada teori spatial anarchy (Castells & Smith), temporal disorientation (Zerubavel), dan politics of infrastructure (Larkin) (Cho et al., 2016; Chung, 2013).

1. Kemacetan sebagai Simbol Disorganisasi Kota

Kemacetan bukan lagi sekadar hambatan teknis di jalan raya; ia telah menjadi simbol dari kegagalan sistem mobilitas yang lebih luas. Dalam berbagai titik seperti Jalan AP Pettarani, kemacetan hadir nyaris sepanjang hari, tidak hanya pada jam sibuk. Seorang pengemudi ojek daring menuturkan:

"Kalau di Pettarani, bukan jam sibuk lagi bro... setiap jam sekarang sudah sibuk semua. Mau pagi, siang, sore. Semua macet. Kadang kita harus putar sampai tiga kali blok cuma untuk ambil penumpang."

Kemacetan ini mencerminkan disorganisasi ruang yang akut. Ruas jalan utama dibangun untuk mempercepat lalu lintas, tetapi justru memperlambat mobilitas akibat tumpang tindih fungsi: kendaraan pribadi, transportasi umum, pejalan kaki, dan pedagang kaki lima saling berebut ruang. Dalam kerangka spatial anarchy, kota tidak berjalan di bawah satu sistem terpusat, melainkan sebagai medan konflik antar kepentingan yang tidak disinkronkan. Ketidakhadiran koordinasi spasial antara sektor transportasi, perumahan, dan perdagangan menciptakan anarki ruang yang menormalisasi stagnasi.



Studi di Mumbai dan Jakarta juga menunjukkan hal serupa, di mana ruang jalan digunakan secara multipel dan sering bertentangan: antara kendaraan pribadi yang mengklaim kecepatan dan masyarakat miskin yang menggunakan jalan sebagai ruang hidup (Hidayati et al., 2019; Zahra & Herlily, 2018). Di Makassar, anarki ini dilegitimasi oleh ketidakhadiran regulasi yang responsif terhadap realitas warga.

2. Resistensi terhadap Trayek Resmi dan Modifikasi Mobilitas

Salah satu temuan menarik adalah bagaimana warga tidak sepenuhnya tunduk pada sistem trayek resmi. Sopir pete-pete, misalnya, tidak lagi mematuhi jalur yang ditetapkan Dinas Perhubungan. Seorang sopir trayek BTP–Pasar Sentral menyatakan:

"Sekarang penumpang sudah jarang. Kita harus akali jalur. Kadang lewat jalur kampung, kadang mutar ke pasar dulu baru ke tujuan. Kalau ikut aturan, bisa kosong terus."

Strategi ini mencerminkan resistensi mikro terhadap sistem yang tidak lagi relevan dengan kebutuhan warga. Jalur formal dianggap tidak efisien, sehingga warga membentuk jalur-jalur informal yang lebih fungsional. Dalam kacamata Zerubavel, ini menunjukkan disorientasi temporal—warga harus terus menyesuaikan diri terhadap ketidakaturan ritme kota, bahkan menciptakan waktu mereka sendiri untuk bisa tetap bergerak.

Praktik seperti ini juga ditemukan di Nairobi, di mana pengemudi matatu memodifikasi rute secara kolektif untuk menyesuaikan kebutuhan komunitas. Di Makassar, resistensi semacam ini menjadi cara warga merebut kembali kendali atas mobilitasnya, meskipun secara legal dianggap "liar".

3. Produksi Ruang Eksklusif dan Peminggiran Mobilitas Rakyat

Pembangunan jalan tol layang dan pengosongan trotoar dari aktivitas informal menunjukkan arah kota yang semakin eksklusif. Ruang mobilitas diproduksi untuk kendaraan pribadi dan koridor ekonomi, sementara kelompok rentan—pengguna angkutan umum, pejalan kaki, disabilitas—kian tersisih. Di salah satu wawancara, seorang ibu rumah tangga di Biringkanaya mengatakan:

"Sekarang tidak ada pete-pete ke sekolah anak saya. Harus naik ojek dua kali. Mahal sekali, padahal dulu bisa satu kali jalan."

Pemisahan akses ini menciptakan apa yang Larkin sebut sebagai *politics of infrastructure*—ketika infrastruktur tidak netral, melainkan alat seleksi sosial. Jalan bukan hanya alat konektivitas, tetapi juga bentuk pengaturan siapa yang dianggap penting dan siapa yang tidak. Produksi ruang eksklusif menjadikan kota hanya bisa dinikmati oleh mereka yang memiliki akses ekonomi. Temuan ini serupa dengan yang dilaporkan dalam studi di Cape Town, di mana jalan-jalan utama dirancang tidak untuk konektivitas rakyat, tetapi untuk estetika dan kepentingan investor. Di Makassar, ruang mobilitas disulap menjadi proyek prestise, bukan ruang hidup bersama.

4. Narasi Tandingan Warga dan Politik Harian Mobilitas

Meski termarginalisasi, warga tidak diam. Mereka membangun narasi tandingan dan strategi bertahan melalui komunitas pengemudi, media sosial, hingga praktik gotong royong di jalan. Misalnya, di kawasan Pasar Terong, pedagang mengorganisir jadwal bongkar muat agar tidak menimbulkan kemacetan berlebih. Salah satu koordinator pasar menyebut:

"Kita sudah atur giliran mobil datang. Tidak bisa asal datang semua. Kalau tidak, bisa macet total sampai lorong-lorong belakang."

Narasi ini menandingi asumsi bahwa rakyat biang semrawut. Justru warga-lah yang sering kali menjaga ritme kota tetap berjalan di tengah disfungsi sistem. Mereka membentuk temporal order sendiri untuk menyeimbangkan kebutuhan ekonomi dan mobilitas.

Dalam banyak studi antropologi kota, narasi seperti ini merupakan bentuk *infrapolitik*—politik yang tak tampak namun sangat efektif. Di Jakarta, misalnya, pengemudi bajaj atau ojek



sering membentuk komunitas informal yang berfungsi seperti sindikat regulasi. Di Makassar, kekuatan narasi tandingan warga memperlihatkan bahwa kota tidak mati karena infrastruktur, tetapi hidup karena inisiatif sosial.

5. Visualitas Infrastruktur dan Simbol Kekuasaan

Di tengah krisis mobilitas, pembangunan infrastruktur besar tetap digencarkan. Visualisasi proyek melalui baliho, video promosi, dan penamaan jalan menjadi bagian dari produksi citra pemerintah sebagai aktor pembangunan. Namun di lapangan, warga menyaksikan ketimpangan antara narasi dan kenyataan. Seorang mahasiswa menyoroti ironi ini:

"Jalan tol ada, tapi di bawahnya macetnya parah. Di medsos, pemerintah bilang lancar. Di realitas, semua stuck."

Infrastruktur tidak hanya dibangun, tetapi juga dipresentasikan. Visualisasi ini membentuk infrastructure imaginaries—citra kota masa depan yang bersih, cepat, dan modern. Namun, di balik itu tersembunyi penggusuran, peminggiran, dan ketidakadilan spasial. Dalam perspektif Larkin, infrastruktur adalah bentuk komunikasi negara yang tidak selalu jujur.

Studi serupa di Addis Ababa menunjukkan bahwa jalan tol dan trem menjadi simbol nasionalisme baru, meskipun hanya digunakan oleh minoritas. Di Makassar, citra dan kenyataan berjalan di dua jalur berbeda—yang satu menuju panggung politik, yang lain tenggelam dalam kemacetan sehari-hari.

4. KESIMPULAN DAN KONTRIBUSI

Makassar adalah kota yang bergerak dalam ketidakaturan. Di tengah proyek-proyek infrastruktur megah dan janji efisiensi transportasi, warga kota justru berhadapan dengan kenyataan mobilitas yang tidak stabil, penuh gangguan, dan kerap tak adil. Namun, alih-alih menjadi korban pasif, warga Makassar menunjukkan kapasitas adaptasi dan resistensi yang luar biasa. Mereka bukan hanya pengguna ruang, tetapi juga pencipta ritme kota yang baru—ritme yang lahir dari pengalaman sehari-hari, dari negosiasi dan improvisasi, dari upaya bertahan dan menantang sistem yang tidak berpihak.

Penelitian ini menunjukkan bahwa krisis mobilitas yang terjadi bukan sekadar persoalan teknis tentang kemacetan atau trayek, melainkan bentuk konkret dari krisis politik ruang. Ketimpangan akses, fragmentasi infrastruktur, dan ketidaksinkronan antar sistem adalah cerminan dari tata kelola kota yang memproduksi ruang secara eksklusif—memihak pada mobilitas tertentu dan mengabaikan yang lain. Dalam situasi ini, warga justru membangun sistem alternatif: jalur-jalur informal, komunitas transportasi akar rumput, dan praktik resistensi yang bersifat mikro namun berdampak nyata.

Secara konseptual, kajian ini memperluas pemahaman tentang ruang kota dengan memasukkan dimensi resistensi mikro sebagai elemen utama dalam produksi urban. Gagasan spatial anarchy (Castells & Smith) terbukti relevan untuk membaca kota sebagai arena konflik yang tak pernah tuntas, tempat berbagai aktor saling bertarung dan bernegosiasi dalam merebut ruang dan waktu. Warga bukan sekadar menyesuaikan diri, tetapi juga memaksa kota untuk berfungsi kembali melalui cara-cara mereka sendiri.

Sementara itu, melalui lensa temporal disorientation (Zerubavel), kita melihat bagaimana warga menciptakan waktu mereka sendiri—waktu yang tidak ditentukan oleh lampu lalu lintas atau sistem trayek, tetapi oleh ritme ekonomi informal, kepentingan keluarga, dan strategi efisiensi personal. Ketidakpastian bukan hanya tantangan, tetapi juga sumber kreativitas. Dalam tatanan mobilitas yang tidak bisa diandalkan, warga belajar mengandalkan diri sendiri dan komunitasnya.

Dalam konteks politics of infrastructure (Larkin), penelitian ini juga memperlihatkan bahwa infrastruktur bukan hanya soal fisik, tetapi juga narasi dan simbol. Pembangunan jalan,



jalur tol, dan baliho kemajuan hanyalah satu sisi dari kisah kota. Di sisi lain, ada realitas yang tidak ditampilkan—yaitu bagaimana proyek-proyek tersebut menggeser akses, menciptakan eksklusivitas, dan menyingkirkan kelompok marjinal dari ruang gerak mereka. Di titik ini, perlawanan warga terhadap narasi dominan pembangunan menjadi bentuk politik yang halus namun signifikan.

Dari sisi praktis, hasil penelitian ini menekankan pentingnya merancang kebijakan mobilitas yang lebih inklusif dan partisipatif. Pemerintah kota tidak bisa terus mengandalkan pendekatan top-down yang mengabaikan kompleksitas di lapangan. Sistem transportasi harus dibangun berdasarkan pemahaman mendalam atas ritme hidup warga, bukan hanya berdasarkan kalkulasi lalu lintas atau standar teknis. Pendekatan ini menuntut pengakuan terhadap sistem informal—bukan untuk dilegalkan sepenuhnya, tetapi untuk dilibatkan secara kritis dalam desain mobilitas masa depan. Pete-pete, jalur tikus, komunitas sopir, dan bahkan ruang digital tempat warga berbagi informasi perjalanan adalah bagian dari sistem kota yang nyata.

Kontribusi penting lainnya dari kajian ini adalah dorongan untuk membaca kota dari bawah. Antropologi urban selama ini terlalu sering melihat kota dari pandangan pengambil kebijakan atau dari struktur makro yang terlampaui abstrak. Melalui pendekatan etnografi kota, kita dapat melihat bagaimana warga memahami, merespons, dan menciptakan kota mereka sendiri—dengan segala keterbatasan dan daya yang mereka miliki. Dengan mendekatkan diri pada pengalaman sehari-hari warga, kita bisa menangkap logika kota yang tidak terlihat dalam angka statistik atau peta rencana tata ruang.

Tentu, penelitian ini tidak tanpa keterbatasan. Fokus pada satu kota (Makassar) dengan metode kualitatif membuat generalisasi lintas wilayah menjadi terbatas. Namun, pendekatan mendalam yang digunakan justru membuka ruang bagi riset komparatif ke depan. Kota-kota lain di Indonesia atau Asia Tenggara yang mengalami tekanan mobilitas serupa dapat menjadi studi banding untuk memperkaya pemahaman kita tentang resistensi dalam krisis mobilitas. Selain itu, integrasi dengan pendekatan spasial-digital, seperti pemetaan berbasis data warga atau pelacakan mobilitas real-time, juga menjadi arah penelitian lanjutan yang menjanjikan untuk menggabungkan kedalaman etnografis dengan presisi spasial.

Akhirnya, Ruang Tanpa Kendali bukanlah potret tentang kegagalan semata, melainkan kisah tentang bagaimana warga terus berupaya mengendalikan ulang ruang kota melalui praktik sehari-hari. Kota tidak hancur karena krisis; ia terus hidup karena warganya memilih untuk tetap bergerak, tetap bertahan, dan tetap mengisi ruang yang tak pernah sepenuhnya bisa dikendalikan.

KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan bahwa tidak terdapat konflik kepentingan, baik secara finansial maupun non-finansial, yang dapat memengaruhi hasil, interpretasi, atau pelaporan dalam artikel ini. Seluruh proses penelitian dan penulisan dilakukan secara independen dan bertanggung jawab sesuai dengan prinsip-prinsip etika akademik.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh informan yang telah bersedia meluangkan waktu, berbagi cerita, dan membuka ruang-ruang pengalaman mereka selama proses penelitian ini berlangsung. Tanpa keterbukaan, kepercayaan, dan kearifan warga kota Makassar, penelitian ini tidak akan memiliki kedalaman makna sebagaimana yang diharapkan.

Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada para narasumber dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, komunitas pengemudi pete-pete, pengelola pasar tradisional, serta para



pengamat transportasi dan perencana kota yang telah memberikan wawasan kritis dalam memahami kompleksitas ruang mobilitas.

Penghargaan khusus ditujukan kepada rekan-rekan akademisi dan pembimbing yang telah memberikan masukan konstruktif selama proses penyusunan artikel ini. Dukungan lembaga penelitian dan institusi pendidikan tempat penulis bernaung turut memberikan kontribusi penting dalam kelancaran riset lapangan dan penulisan karya ini.

Akhir kata, penulis berterima kasih kepada keluarga dan sahabat yang senantiasa memberikan dukungan moral dan intelektual dalam setiap tahapan kerja akademik ini.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Agrawaal, T. S., Sabie, S., & Soden, R. (2024). Moving Towards Mobility Justice: Challenges and Considerations for Supporting Advocacy. *Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction*, 8(CSCW1), 1–22. <https://doi.org/10.1145/3637373>
- Akil, A., Yudono, A., Wahyuni, S., Ramadhani, R., & Kamaruddin, I. (2020). Relationship between Regional Development Level and Accessibility Index in Makassar Coastal Area. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 875(1), 012013. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/875/1/012013>
- Allert, V., & Reese, G. (2025). On the challenges of civic engagement in the mobility transition - A conceptual analysis of the linkages between car dependence and collective action. *Journal of Cleaner Production*, 486, 144533. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.144533>
- Beyazit, E., & Canitez, F. (2023). *Sustainable Urban Mobility Governance: Rethinking the Links Through Movement, Representation and Practice for a Just Transport System* (pp. 311–327). https://doi.org/10.1007/978-981-99-2695-4_18
- Bowles, B. O. (2022). Resilience, infrastructure and the anti-social contract in neoliberal Britain. *Critique of Anthropology*, 42(3), 270–285. <https://doi.org/10.1177/0308275X221120171>
- Bräuchler, B. (2017). Changing patterns of mobility, citizenship and conflict in Indonesia. *Social Identities*, 23(4), 446–461. <https://doi.org/10.1080/13504630.2017.1281468>
- Byiers, B. (2019). Single-Case Designs. In *Handbook of Research Methods in Health Social Sciences* (pp. 581–602). Springer Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5251-4_92
- Cho, J. B., Mansury, Y. S., & Ye, X. (2016). Churning, power laws, and inequality in a spatial agent-based model of social networks. *The Annals of Regional Science*, 57(2–3), 275–307. <https://doi.org/10.1007/s00168-016-0791-4>
- Chung, H. (2013). The Spatial Dimension of Negotiated Power Relations and Social Justice in the Redevelopment of Villages-in-the-City in China. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 45(10), 2459–2476. <https://doi.org/10.1068/a45416>
- Colleoni, M. (2013). Mobility, Accessibility and Social Equity: A Comparative and Interdisciplinary Empirical Study in the Metropolitan Areas of Milan, Bologna and Turin. In *Space-Time Design of the Public City* (pp. 137–156). Springer Netherlands. https://doi.org/10.1007/978-94-007-6425-5_10
- Dovey, K., & Recio, R. B. (2024). Inventraset assemblages: The spatial logic of informal street vending, transport and settlement. *Urban Studies*, 61(12), 2265–2289. <https://doi.org/10.1177/00420980231223060>
- Doyle, A. (2016). Urban resilience: the regeneration of the Dublin Docklands. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Urban Design and Planning*, 169(4), 175–184. <https://doi.org/10.1680/jurdp.15.00038>



- Edison, E. A., Wunas, S., & M, Y. J. (2023). Mass Transit Route Network Planning in Makassar City. *International Journal of Engineering Trends and Technology*, 71(12), 69–77. <https://doi.org/10.14445/22315381/IJETT-V71I12P208>
- El-Sherif, D. M. (2021). Urban mobility systems components. In *Solving Urban Infrastructure Problems Using Smart City Technologies* (pp. 89–106). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-816816-5.00004-8>
- Falola, T., & Falola, B. (Eds.). (2017). *The African Metropolis*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315157306>
- Ferguson, B. K. (2023). Symbolic meanings of ordinary city streets and their trees. *Frontiers in Psychology*, 13. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.1080025>
- Gadepalli, R., Tiwari, G., & Bolia, N. (2020). Role of user's socio-economic and travel characteristics in mode choice between city bus and informal transit services: Lessons from household surveys in Visakhapatnam, India. *Journal of Transport Geography*, 88, 102307. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.08.017>
- Hidayati, I., Yamu, C., & Tan, W. (2019). The Emergence of Mobility Inequality in Greater Jakarta, Indonesia: A Socio-Spatial Analysis of Path Dependencies in Transport–Land Use Policies. *Sustainability*, 11(18), 5115. <https://doi.org/10.3390/su11185115>
- Jauregui-Fung, F., Kenworthy, J., Almaaroufi, S., Pulido-Castro, N., Pereira, S., & Golda-Pongratz, K. (2019). Anatomy of an Informal Transit City: Mobility Analysis of the Metropolitan Area of Lima. *Urban Science*, 3(3), 67. <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>
- Kallenbach, T. (2020). Narratives of urban mobility in Germany: on the threshold of a departure from the car-centered city? *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 16(1), 197–207. <https://doi.org/10.1080/15487733.2020.1799625>
- Kuku, A. I., Ramli, M. I., & Rauf, S. (2022). Engineering and Traffic Management Study for the Operation of the Makassar Elevated Toll Road. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1117(1), 012074. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1117/1/012074>
- Mara, F., Anselmi, C., Deri, F., & Cutini, V. (2024). *The Spatial Roots of Urban Growth: Modelling Urban Dynamics with Space Syntax* (pp. 61–76). https://doi.org/10.1007/978-3-031-65238-7_5
- McDuie-Ra, D. (2021). *Skateboard Video*. Springer Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-16-5699-6>
- Meissonnier, J., & Jouve, N. (2015). Penser la mobilité dans une politique de rénovation urbaine. *Cahiers de Géographie Du Québec*, 58(163), 39–57. <https://doi.org/10.7202/1028938ar>
- Mullenite, J. (2019). Infrastructure and Authoritarianism in the Land of Waters: A Genealogy of Flood Control in Guyana. *Annals of the American Association of Geographers*, 109(2), 502–510. <https://doi.org/10.1080/24694452.2018.1490635>
- Ongolo-Zogo, V., & Epo, B. N. (2015). Sources of inequality in the cost of transport mobility in the city of Yaoundé, Cameroon. *Development Southern Africa*, 32(2), 229–239. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2014.984832>
- Rahim, M., & Abbas, I. (2024). The Development Characteristics of Makassar City in Past and Present. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 12(2), 13. https://doi.org/10.14246/irpsd.12.2_238
- Raux, C., Ma, T.-Y., & Cornelis, E. (2016). Variability in daily activity-travel patterns: the case of a one-week travel diary. *European Transport Research Review*, 8(4), 26. <https://doi.org/10.1007/s12544-016-0213-9>



- Roque, A., Wutich, A., Brewis, A., Beresford, M., Landes, L., Morales-Pate, O., Lucero, R., Jepson, W., Tsai, Y., Hanemann, M., & Water Equity Consortium, A. for. (2024). Community-based Participant-observation (CBPO): A Participatory Method for Ethnographic Research. *Field Methods*, 36(1), 80–90. <https://doi.org/10.1177/1525822X231198989>
- Roy, A. (2015). Urban Informality: The Production and Regulation of Space. In *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (pp. 818–822). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.74051-7>
- Sagaris, L. (2014). Citizen participation for sustainable transport: the case of “Living City” in Santiago, Chile (1997–2012). *Journal of Transport Geography*, 41, 74–83. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.011>
- Said, M., & Al Ani, M. Q. A. G. (2022). Bridging the gap in injustice urbanism. *Acta Scientiarum Polonorum Administratio Locorum*, 21(3), 435–446. <https://doi.org/10.31648/aspal.7416>
- Saiz, A., & Wang, L. (2023). Physical geography and traffic delays: Evidence from a major coastal city. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 50(1), 218–243. <https://doi.org/10.1177/23998083221108406>
- Sajjad, F., & Javed, U. (2022). Democracy, Legitimacy, and <scp>Mega-Project</scp> Politics: The Evolution of Lahore’s First <scp>BRT</scp> Corridor. *Antipode*, 54(5), 1497–1518. <https://doi.org/10.1111/anti.12829>
- Saraswati, Z. F., Pramudhita, N., Pradono, Wijayanti, G. M., & Sefianiz, D. (2021). Transportation Infrastructure Relations on Economic Growth in Sumatra Island. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 830(1), 012099. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/830/1/012099>
- Scharloth, J. (2019). Stadt als Protestraum. *Zeitschrift Für Germanistische Linguistik*, 47(2), 337–354. <https://doi.org/10.1515/zgl-2019-0015>
- Seibel, B. L., Serafim, R. S., Silva, N. S. da, Araújo, J. A. C., Springer, P. R., & Hollist, C. S. (2023). Implementation of Participatory Research in Vulnerable Context: Methodological Strategies and Challenges. *Paidéia (Ribeirão Preto)*, 33. <https://doi.org/10.1590/1982-4327e3333>
- Sheller. (2018). *right to mobility*.
- Surya, B. (2015). The Dynamics of Spatial Structure and Spatial Pattern Changes at the Fringe Area of Makassar City. *Indonesian Journal of Geography*, 47(1), 11. <https://doi.org/10.22146/ijg.6926>
- Surya, B., Syafri, S., Saleh, H., & Rasyidi, E. S. (2021). The Spatial Transformation and Sustainability of Development in the New City Areas of Metro Tanjung Bunga, Makassar City. *Indonesian Journal of Geography*, 53(3). <https://doi.org/10.22146/ijg.50437>
- Svitková, K. (2018). Making a “Resilient Santiago”: Private Sector and Urban Governance in Chile. *Czech Sociological Review*, 54(6), 933–960. <https://doi.org/10.13060/00380288.2018.54.6.436>
- Syadullah, M., & Setyawan, D. (2021). The Impact of Infrastructure Spending on Economic Growth: A Case Study of Indonesia. *Communications - Scientific Letters of the University of Zilina*, 23(3), A184–A192. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A184-A192>
- Vaughn, L. M. (2024). Participatory research methods. In *Elgar Encyclopedia of Interdisciplinarity and Transdisciplinarity* (pp. 370–373). Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781035317967.ch81>
- Watson, S. (Ed.). (2019). *Spatial Justice in the City*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351185790>



- Whitley, R. (2008). Social Capital and Public Health. In *Social Capital and Health* (pp. 95–115). Springer New York. https://doi.org/10.1007/978-0-387-71311-3_6
- Wicki, M., Guidon, S., Bernauer, T., & Axhausen, K. (2019). Does variation in residents' spatial mobility affect their preferences concerning local governance? *Political Geography*, 73, 138–157. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.05.002>
- Zahra, A. N., & Herlily, H. (2018). Reclaiming the Street for Pedestrians as a Sustainable City Approach. *International Journal of Technology*, 9(7), 1365. <https://doi.org/10.14716/ijtech.v9i7.2521>