

Political Dialectics of Settlements in Railway Border: Critical Analysis of SDG's Discourse in Surabaya

Galang Gerald^{1*}

¹ Universitas Wijaya Kusuma Surabaya, Jl. Dukuh Kupang Barat XXV/54 Kode Pos 60225 Kota Surabaya, Jawa Timur

*Corresponding author's email: galanggerald88@uwks.ac.id

Abstract

The phenomenon of settlement spaces on the railway border cannot be exempt from the construction of the Dutch Colonial Government that built the city of Surabaya, focused on economic growth through industrialization and trade. The policy of the Surabaya government provides legality of settlement status and fundamental service rights for local citizens as part of the social sustainability dimension, which then undermines the various relocation efforts that PT KAI (Indonesia railway company) has undertaken. The development of SDGs is expected to transform the reconstruction of residential space to create revitalization in the economic, ecological, and social sustainability dimensions. However, the reality is that Surabaya, which is considered a model of sustainable cities, still needs to implement a concrete space-based political policy based on the SDGs in the settlement space phenomenon. This article roots the phenomenon through the method of critical discourse analysis (CDA), where language, texts, and ideology of sustainability are dominated only by economic and ecological relationships in certain areas and arenas, which are thought to give a positive image and impact on the city. The analysis of the critical discourse is reinforced by Henri Lefebvre's thought in the theory of the production of space (1991) as an analysis in deducting that settlement spaces are not just physical or technical-administrative questions but concern power relations and ideology that encompass social, economic and political life. The SDGs really involve whole elements in reconstructing the political dialectics of space that support the economic, ecological and social dimensions.

Keywords: *spatial politics, settlements, railroad border, surabaya*

Abstrak

Fenomena ruang permukiman di sempadan rel kereta api tidak bisa lepas dari konstruksi Pemerintah Kolonial Belanda yang membangun kota Surabaya bertumpu pada pertumbuhan ekonomi melalui industrialisasi dan perdagangan. Kebijakan Pemkot Surabaya memberi legalitas status kependudukan dan hak layanan dasar bagi warga setempat sebagai bagian dari dimensi 'keberlanjutan' sosial, yang kemudian menggagalkan berbagai upaya relokasi yang pernah dilakukan oleh PT. KAI. Wacana pembangunan SDG's diharapkan menjadi transformasi dalam rekonstruksi ruang permukiman sehingga tercipta revitalisasi menuju dimensi keberlanjutan ekonomi, ekologi, dan sosial. Namun realitasnya, Surabaya yang dianggap model kota berkelanjutan, belum menempatkan kebijakan politik ruang yang konkrit berbasis SDG's dalam fenomena ruang permukiman tersebut. Artikel ini menakar fenomena tersebut melalui metode *critical discourse analysis* (CDA), di mana bahasa, teks, dan ideologi keberlanjutan hanya didominasi oleh relasi ekonomi dan ekologi di beberapa area dan arena tertentu, yang dianggap memberikan citra dan dampak positif bagi kota. Analisa wacana kritis diperkuat melalui pemikiran Henri Lefebvre dalam teori *production of space* (1991) sebagai pisau analisa dalam menguraikan bahwa ruang permukiman tersebut tidak sebatas persoalan fisik atau teknis-administratif namun menyangkut relasi kuasa dan ideologi yang melingkupi kehidupan sosial, ekonomi dan politik. Wacana SDG's sejatinya melibatkan seluruh elemen dalam merekonstruksi dialektika politik ruang yang mendukung dimensi ekonomi, ekologi dan sosial.

Kata Kunci: *politik ruang, permukiman, sempadan rel kereta api, surabaya*

Diajukan: 4 Mei 2024 | Diterima: 22 Mei 2024 | Tersedia Online: 26 Mei 2024

Pendahuluan

Di dalam konstalasi liberalisme, pembangunan dan modernisasi kota dihadapkan pada pertumbuhan ekonomi yang tinggi melalui ekspansi industrialisasi, perdagangan dan jasa. Jika ditarik pada perspektif politik ruang kota, hal tersebut dipacu melalui kapitalisasi ruang yang massif dengan bangunan-bangunan komersial yang memberikan dampak ekonomi yang signifikan seperti gedung perkantoran, pusat bisnis dan perdagangan, zonasi industrialisasi, dan lain-lain. Dialektika politik ruang yang kemudian mengemuka adalah pertarungan relasi kuasa terhadap ruang-ruang kota secara strategis antara pemerintah, swasta dan masyarakat. Di dalam langgam liberalisme dan modernisasi, kepentingan swasta dalam akumulasi kapital menjadi prioritas dibandingkan kebutuhan ruang sosial terutama terhadap masyarakat marjinal.

Kajian kritis terhadap wacana pembangunan kota yang bertautan dengan filosofi dan ideologi menyangkut seperangkat nilai, norma, dan aturan dalam mengejawantahkan pembangunan (Harvey, 1989; Giddens, 1990; Sassen, 1991). Melalui pendekatan *critical discourse analysis* (CDA), wacana pembangunan kota dipahami sebagai "bahasa" kebijakan politik yang tidak hanya mencakup aspek teknis dan administratif, tetapi juga memuat struktur kekuasaan, ideologi, dan konstruksi sosial yang berpengaruh dalam pembentukan dan pengelolaan kota. Pengungkapan dinamika kekuasaan, ideologi, dan konstruksi sosial yang tersembunyi dalam wacana pembangunan kota, serta bagaimana wacana tersebut mempengaruhi pembentukan dan pengelolaan kota dalam konteks politik dan sosial yang lebih luas.

Koreksi terhadap kondisi pembangunan kota yang bertumpu pada pertumbuhan ekonomi melahirkan paradigma keberlanjutan melalui *Sustainable Development Goals* (SDG's) yang menempatkan tiga dimensi (trilogi) secara proporsional yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan yang di atur secara universal oleh United Nation Development Program (UNDP, 2015). Namun, wacana SDG's yang sudah berjalan sejak 2015, tidak begitu saja mudah untuk terjawantahkan ke dalam dinamika ruang kota yang 'sensitif' dan memiliki potensi konflik ruang yang tinggi, seperti yang menjadi objek analisa artikel ini yang menakar wacana kritis terhadap fenomena ruang permukiman di sempadan rel kereta api Kota Surabaya. Wacana kritis SDG's layak untuk diperbincangkan ketika Surabaya mendapat apresiasi dan rekognisi positif sebagai kota berkelanjutan berskala nasional maupun global (Pemkot Surabaya, 2018).

Selama ini persoalan kebijakan politik ruang permukiman Surabaya dalam konsepsi SDG's hanya menysar pada lingkungan yang sudah terkondisikan melalui konsep revitalisasi perkampungan berbasis *Green and Clean* di beberapa wilayah (Kumalasari, 2015; Prasetyo, W. H., dkk, 2019; Bararatin, K., & Agustin, E., 2015; Roestam, dkk, 2013). Sebaliknya belum ada perhatian serius pada ruang permukiman yang memiliki kompleksitas persoalan seperti di sempadan rel kereta api. Hal ini tentu berseberangan dengan wacana Surabaya sebagai kota berkelanjutan baik dalam konteks di atas maupun dalam teks regulasi seperti

Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) tahun 2021 - 2026, rencana detail tata ruang tahun 2014 – 2034, serta peraturan daerah (perda) pencegahan dan peningkatan kualitas terhadap perumahan dan permukiman kumuh tahun 2018. Studi ini menakar wacana kritis SDG's dengan berbagai teks yang menyertai fenomena dialektika politik ruang permukiman di sempadan rel kereta api di Surabaya. Konsepsi SDG's yang tidak berjalan secara 'ideologis' trilogi yang berkelanjutan sebagaimana masih ditemukannya anomali pada fenomena permukiman di sempadan rel kereta api. Perspektif teori politik ruang Lefebvre menjadi pisau analisa dalam menelaah diskursus, wacana, simbol dan ideologi ruang yang mempengaruhi relasi kuasa terhadap pemaknaan dan praktik kehidupan sosial masyarakat. Kajian ini diharapkan dapat memperkaya kajian politik ruang kota, yang belum begitu banyak terurai oleh kajian-kajian sebelumnya.

Metode Penelitian

Di dalam konteks dialektika politik ruang permukiman di sempadan rel kereta api, peneliti menggunakan metode *critical discourse analysis* (CDA). Pendekatan penelitian yang digunakan untuk memahami, menganalisis, dan mengkritisi hubungan antara bahasa, kekuasaan, dan ideologi dalam berbagai konteks sosial dan politik. Metode penelitian CDA melibatkan analisis mendalam terhadap teks-teks wacana untuk mengungkapkan cara di mana bahasa digunakan untuk memperkuat kekuasaan, mempengaruhi pembentukan opini, dan mereproduksi ideologi dalam masyarakat. Pendekatan ini mempertimbangkan konteks sosial, politik, dan budaya di mana teks-teks tersebut diproduksi dan digunakan, serta fokus pada identifikasi struktur kekuasaan, konstruksi identitas, dan proses hegemoni dalam wacana (Van Dijk, T. A. ,1993; Phillips, N., & Hardy, C. 2002; Wodak, R., & Meyer, M. (Eds.), 2009; Fairclough, N.,2013).

Ada beberapa teknik dalam metode penelitian CDA, sebagaimana Fairclough (2013) mengembangkan tiga tahapan analisis yaitu analisis teks, analisis diskursif, dan analisis sosial. Ketiga tahapan melibatkan langkah-langkah seperti identifikasi struktur kekuasaan dalam teks, pemetaan relasi antara teks dan konteks sosialnya, serta memperhatikan transformasi sosial yang mungkin timbul dari analisis tersebut. Kemudian Van Dijk (1993) menekankan pada analisis struktur wacana, seperti struktur teks dan aspek-aspek sosial-pragmatis, serta aspek-aspek kognitif dari wacana. Dia juga mengembangkan analisis makro-struktural yang melihat hubungan antara wacana dan konteks sosial-politik yang lebih luas. Selanjutnya, Wodak (2009) sering menggunakan pendekatan triangulasi, menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif dalam analisis wacana. Dia juga memperhatikan konteks sosial, sejarah, dan politik dalam memahami produksi dan reproduksi wacana. Foucault (1972) menekankan pada analisis arkeologi dan genealogi dari wacana, yang melibatkan pemetaan perubahan sejarah dalam praktik-praktik kekuasaan dan pengetahuan. Ini termasuk penggunaan kritis terhadap konsep-konsep seperti episteme dan dispositif.

Untuk mengurai beberapa konsep tersebut, tahapan penelitian CDA dijalankan dengan tahapan sebagai berikut.

Pertama, identifikasi dan analisa korpus wacana yang relevan, seperti dokumen kebijakan pembangunan, narasi, diskursus dari kajian penelitian yang relevan dengan ruang permukiman di sempadan rel kereta api. Korpus ini harus mencakup berbagai perspektif dan suara yang terlibat dalam masalah tersebut. Mengidentifikasi bagaimana isu ruang permukiman di sempadan rel kereta api diperbincangkan dan telaah secara kritis dalam wacana SDG's. Objek penelitian menyangkut dokumen kebijakan seperti Perda Surabaya tentang RPJM, Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW), Permukiman Kumuh, dan beberapa literasi penelitian terdahulu.

Kedua, studi ini melakukan analisis kritis terhadap teks-teks tersebut untuk mengungkapkan struktur kekuasaan, ideologi, dan norma-norma yang tertanam di dalamnya. Fokus pada bagaimana bahasa digunakan untuk merepresentasikan permukiman di sepanjang rel kereta api dan gagasan tentang kota berkelanjutan, serta siapa yang memiliki kontrol atas narasi tersebut. identifikasi kehadiran dan penggunaan kekuasaan dalam wacana, termasuk siapa yang memiliki kontrol atas narasi dan representasi ruang tersebut. Analisis ini juga harus mencari tahu bagaimana ideologi tertentu tercermin dalam wacana, baik secara eksplisit maupun implisit.

Ketiga, kajian ini menganalisis *framing* atau kerangka pemikiran yang digunakan dalam wacana tentang permukiman di sepanjang rel kereta api dan kota berkelanjutan. Tahapan ini melibatkan pemahaman tentang bagaimana isu-isu tertentu diinterpretasikan, dipresentasikan, dan diposisikan dalam teks-teks tersebut. Selanjutnya, studi ini melakukan analisis kritis terhadap kebijakan dan praktik-praktik yang muncul dari wacana tentang kota berkelanjutan. Hal ini mencakup evaluasi terhadap sejauh mana kebijakan tersebut memperhatikan kebutuhan dan kepentingan masyarakat lokal di permukiman di sepanjang rel kereta api.

Metode *critical discourse analysis* pada fenomena permukiman di sepanjang rel kereta api dan wacana tentang kota berkelanjutan dapat mengungkapkan dinamika kekuasaan, ideologi, dan konflik yang tersembunyi dalam bahasa dan wacana, serta mengidentifikasi jalur menuju kebijakan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

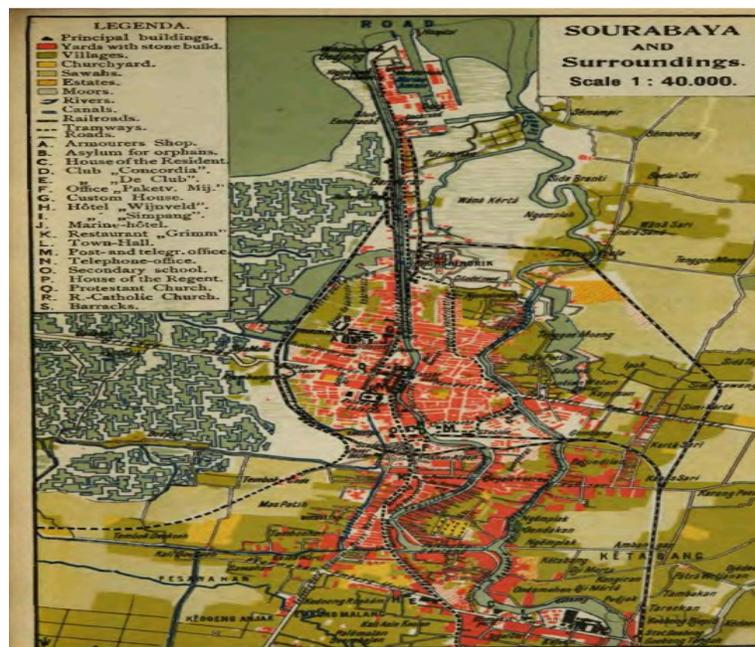
Hasil dan Pembahasan

Awal Kemunculan Ruang Permukiman di Sempadan Rel Kereta Api

Sejarah perkembangan kota Surabaya tidak lepas dari modernisasi yang berjalan pasca lahirnya Undang-Undang Gula dan Agraria yang diberlakukan pada tahun 1870 oleh Pemerintah Kolonial Belanda.

Modernisasi yang berbasis pada industrialisasi dan perdagangan berimplikasi pada Surabaya menjadi berkembang pesat sebagai kota madya *Gemeente* yang memiliki otoritas dalam pengelolaan wilayah (Sudarmawan & Basundoro, 2013). Hal itu juga didukung geopolitik Surabaya sebagai kota pelabuhan yang dapat digunakan sebagai monopoli perdagangan dan melanggengkan politik pembangunan yang kapitalistik (Hartono & Handinoto, 2007).

Di dalam konteks penelitian ini, industrialisasi yang massif berimplikasi pada kebutuhan terhadap moda transportasi kereta api, yang saat itu menjadi sarana distribusi komoditas antar kota yang utama. Jalur kereta api Surabaya–Pasuruan adalah jalur pertama yang dibangun oleh *Staatsspoorwegen* pada 16 Mei 1878 yang melintasi Bangil dan Sidoarjo, menghubungkan pabrik-pabrik gula di Sidoarjo dan Pasuruan dengan pelabuhan di Surabaya (Gambar 1).

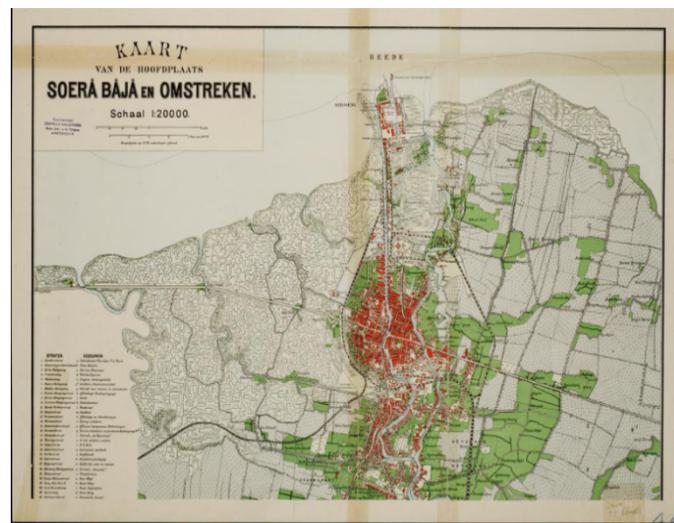


Gambar 1. Peta Jalur Transportasi Kota Surabaya abad 19
(Sumber: Berrington, B. J. (1903). Guide through Netherlands India)

Pola pembangunan tersebut menjadi potret politik tata ruang yang melahirkan infrastruktur pendukung yaitu jalur transportasi, permukiman, dan sarana publik lain. (Andana, M. L., Afhimma, I. Y., & Ashiva, S. N, 2021). Proses yang berlangsung ini mendukung Surabaya sebagai kota industrialisasi sejak pertengahan abad 19, sehingga merevolusi dari agraris menuju industri (W. Dick, 2000). Laju migrasi disebabkan oleh industri dan transportasi, yang menyebabkan peningkatan jumlah penduduk kota dan perubahan komposisi penduduk. Akibatnya, sebagai akibat dari kecenderungan pertumbuhan ekonomi

maka perluasan permukiman penduduk tidak dapat dihindari. Kebutuhan terhadap permukiman menjadi agenda primer untuk mendukung urbanisasi dari berbagai daerah.

Persoalannya, kebijakan politik ruang pemerintah kolonial Belanda yang melakukan diskriminasi ruang pemukiman berdasarkan etnis berdampak banyaknya kaum pribumi yang terpinggirkan dari pusat perkotaan Surabaya. Maka pilihan bagi kaum urban pribumi yang tidak memiliki kapasitas dan modal ekonomi yang kuat adalah mengakuisisi lahan-lahan kosong dan tanah partikelir, yang salah satunya di sempadan rel kereta api (Gambar 2). Ruang ini membentang dari Ujung sampai Tembok Dukuh, *Krangganstraat* (Kranggan) sampai Gunungsari, di wilayah Surabaya Timur di sekitar rel kereta api dari Semampir ke arah Kapasari serta sepanjang sebelah barat rel trem milik OJSM (Sudarmawan & Basundoro, 2013).



Gambar 2. Peta Kota Surabaya berdasarkan Permukiman Penduduk Kulit Putih (Eropa) blok berwarna merah yang berada di pusat kota mengikuti aliran sungai sedangkan permukiman Pribumi blok berwarna hijau yang cenderung terpolarisasi menempati lahan-lahan kosong.

Sumber: <http://colonialarchitecture.eu> (2024, 15 April)

Di dalam sosiologi politik, struktur sosial masyarakat Eropa dan Belanda yang dominan membentuk relasi kuasa dalam menentukan dinamika dan praktik sosial ruang kota yang salah satunya melalui kebutuhan pemukiman (Ashidiqi, C. F., & Purwaningsih, S. M., 2017; Basundoro, 2016). Kebijakan politik ruang kolonial Belanda yang melakukan diskriminasi terhadap ruang permukiman kaum urban pribumi dengan bangsa Eropa menyebabkan terjadinya polarisasi. Ruang permukiman kaum urban pribumi menempati beberapa lahan-lahan kosong, tanah partikelir yang berada di sekitar jalur kereta api, yang dapat dijumpai sampai saat ini seperti wilayah Ngagel Rejo, Sidotopo dan Dupak Magersari yang hanya berjarak 1–3 meter dari bantaran rel kereta api.

Jika menakar secara kritis melalui perspektif sosio-histori bahwa status kepemilikan lahan pemukiman tersebut sebagian besar merupakan tanah partikelir, tanah yang berstatus informal karena dianggap berdiri pada tanah milik negara sejak lahirnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1958. Bahwa persoalan utama adalah dasar hukum konversi hak atas tanah baik itu hak *eigendom*, *erfpacht*, *opstal*, *gebruik* (*recht van gebruik*) dan *bruikleen* yang tidak berjalan linear dengan reformasi agraria. Di samping itu status tanah partikelir yang sejak awal tidak jelas kepemilikannya dan peruntukan atas ruang sehingga mempengaruhi kualitas hunian dan berkehidupan secara layak (Verawati, 2018; Rachmawati, S. dkk. 2016; Atika, F.A, 2020).

Persoalan legalitas tanah yang belum usai sampai saat ini berpotensi hadirnya konflik ruang. Seperti yang terjadi tahun 2011, dimana ratusan warga kelurahan Perak Utara, Kecamatan Pabean Cantian menolak penertiban yang dilakukan oleh PT. KAI, karena mereka mengklaim telah tinggal di sana puluhan tahun dan telah membayar sewa kepada PT, Pelindo III, yang juga mengklaim tanah tersebut, sebagaimana diberitakan dalam Antara News (2011) yang berjudul *Ratusan Warga Tolak Pengusuran PT. KAI*.

Kemudian ditahun 2013 PT. Kereta Api Indonesia (KAI) kembali melakukan upaya penertiban bangunan di sepanjang rel kereta api sebagaimana yang diberitakan dalam kompas.com (2013) yang berjudul *Warga Bantaran Rel Ancam Duduki Stasiun di Surabaya*, bahwa PT KAI Daop VIII hingga akhir Januari 2013 menjadwalkan penertiban bangunan liar di 10 jalur KA di wilayah Daop VIII, yakni 1.225 rumah dan tiga pos kamling di jalur Sidotopo-Kalimas (7.016 meter), 272 rumah di jalur Mesigit-Surabaya Pasar Turi (1.330 meter), 191 rumah di jalur Sidotopo-Pasar Turi (4.436 meter), dan 420 rumah di jalur Surabaya Kota-Sidotopo (2.339 meter). Penertiban juga dilakukan di 180 rumah di jalur Surabaya Kota-Surabaya Gubeng (4.176 meter), 125 rumah di jalur Sidotopo-Surabaya Gubeng (3.454 meter), 267 rumah di jalur Surabaya Gubeng-Wonokromo (3.406 meter), 8 warung di jalur Wonokromo-Waru (5.771 meter), 116 rumah di jalur Wonokromo-Sepanjang (6.806 meter), 580 rumah di jalur Sidotopo-Benteng (5.740 meter).

Namun langkah itu gagal terwujud karena penolakan warga yang didukung oleh Pemkot dan DPRD Kota Surabaya, sehingga PT. KAI menghentikan sementara upaya penertiban sebagaimana UU Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian. PT. KAI mengklaim tanah tersebut adalah milik negara (PT.KAI) sehingga tidak ada kompensasi ganti rugi dan lain-lain. Di lain sisi warga tetap bersikukuh bahwa keberadaan mereka telah berlangsung puluhan tahun dengan status kepemilikan sewa tanah dan administrasi lainnya, sebagaimana diwartakan dalam republika.co.id (2013) yang berjudul *PT. KAI Tak Berani Gusur Warga Pinggiran Rel Kereta Api di Surabaya*. Di lain sisi, aspek lokasi yang strategis, perkembangan sarana dan infrastruktur penunjang disekitarnya semakin meneguhkan mereka untuk mempertahankan permukiman tersebut meski informil dan 'liar' (Poedjioetami, 2005).

Wacana Kritis SDG's dalam Politik Ruang Lefebvre

Konflik ruang yang selalu mempertemukan pertentangan antara kepentingan ekonomi, ekologi dan sosial sejatinya dapat diselesaikan jika mengacu pada paradigma SDG's. Paradigma SDG's adalah politik ruang keberlanjutan, di mana mengakomodasi isu ekonomi, ekologi dan sosial secara berkelanjutan. Adanya fenomena ruang permukiman di sempadan rel adalah potret ruang kota yang anomali karena tidak mencerminkan politik ruang keberlanjutan. Eksistensi ruang permukiman di sempadan rel kereta api adalah fenomena paradoksikal ruang, terutama di tengah wacana dan citra pembangunan Surabaya sebagai kota berkelanjutan. Untuk mengurai wacana kritis SDG's, maka perlu untuk menakar ketiga variabel di atas.

Sejarah di atas jika ditelaah lebih mendalam maka dimensi ekonomi dapat dikatakan menjadi pemantik utama terbentuknya ruang permukiman tersebut. Wacana modernisasi dan pertumbuhan ekonomi yang membawa kesejahteraan umum tidak sepenuhnya benar, alih-alih keadilan, yang tersaji justru diskriminasi ruang sebagaimana warisan kebijakan politik ruang kolonialisme Belanda masih eksis sampai kini. SDG's yang diharapkan sebagai instrumen pembangunan yang lebih membawa kesetaraan sosial dan ekologi justru hanya terjadi di ruang-ruang kota tertentu atau pusat-pusat pembangunan kota yang dianggap 'ikon' dan mampu menguatkan citra kota. Selanjutnya dimensi keberlanjutan sosial tentu menjadi isu utama, wacana yang perlu dikritisi karena menyangkut kompleksitas 'makna' di dalamnya. Pemerintah kota (pemkot) Surabaya memang mengambil kebijakan untuk memberikan status kependudukan meski berada di ruang permukiman yang anomali. Pemkot Surabaya tidak mengambil langkah penertiban 'lokasi' karena urbanisasi yang terus berkembang sehingga ruang-ruang tersebut semakin padat.

Kebijakan tersebut memang sejalan dengan SDG's poin 11 di mana hak warga atas permukiman terakomodasi melalui status administrasi, yang secara regeneratif sebagian besar dihuni kaum urban yang berasal dari berbagai daerah sekitar Surabaya seperti Bangkalan, Sampang, Kediri, Ponorogo, Mojokerto, Lamongan, Nganjuk yang telah lama tinggal selama puluhan tahun (Barbara, 2014). Realitas sosio-spasial tersebut menjadi pondasi untuk memproduksi wacana, persepsi dan ide serta simbol terhadap makna ruang permukiman dalam jangka waktu yang lama. Ketiadaan status hukum dan kebijakan reformasi agraria yang optimal serta desakan sebagai kaum urban untuk hidup dalam skala dan perkembangan rezim menuntut mereka membentuk relasi sosial yang bekerja secara kontinuitas sehingga mempengaruhi praktik sosial-spasial dalam ruang permukiman.

Di dalam kacamata politis, kebijakan Pemkot Surabaya mengakui status kependudukan tersebut berdampak pada dukungan basis politik legitimasi. Kajian yang dilakukan Prihandini (2013) bahwa relasi sosial yang terjalin tersebut kemudian membentuk ikatan sosial melalui Komunitas Warga Pinggir Rel

(KWPR) sebagai perlawanan komunal untuk mempertahankan ruang permukiman dari berbagai upaya pengusuran. Di dalam teori *production of space* ini menunjukkan bahwa ruang permukiman adalah produksi ruang yang kompleks dan dipengaruhi oleh dinamika sosial, ekonomi, dan politik (Lefebvre, 1991). Selanjutnya jika mengkaitkan dengan dimensi ekologi adalah faktor yang terabaikan dalam realitas ruang tersebut. Padahal isu lingkungan adalah hal yang utama dalam konsepsi SDG's, sebagai kontrol terhadap deteminasi ekonomi yang massif. Kapitalisasi yang tak terbandung berakibat pada kerusakan ekologi. Jika kemudian itu ditarik dalam fenomena ruang di atas, maka kapitalisasi ruang kota mempengaruhi terbentuknya ruang permukiman sempadan rel kereta api yang bertentangan dengan upaya peningkatan kualitas lingkungan hidup (Atika, 2020).



Gambar 3. Aktivitas Warga di Sempadan Rel Kereta Api.
Sumber: Dokumen Pribadi

Kehidupan sosio-spasial ruang permukiman di sempadan rel kereta api semakin dinamis ketika faktor ekonomi menjadi identitas ruang yang baru (Lihat Gambar 3). Konstruksi terhadap ruang permukiman menjadi sangat terbuka terhadap aktivitas-aktivitas lain yang saling terintegrasi. Artinya, dinamika ruang permukiman tidak lagi sekedar menempati dan tinggal di rumah namun juga berkelindan dengan membentuk aktivitas perekonomian seperti terbentuknya 'pasar' di sekitar rel kereta api sebagaimana Gambar 3 di atas. Kondisi keruangan yang terus mengalami pergeseran penting kemudian untuk memaknai kembali secara kritis paradigma SDG's yang tidak sekedar hal teknis-administratif, atau

berhenti pada capaian-capaian yang hanya didominasi pada area dan arena tertentu yang selama ini menjadi simbol dan citra Surabaya sebagai kota berkelanjutan.

Konsepsi SDG's kota sejatinya menjadi antitesa terhadap pola modernisasi yang didominasi kapitalisasi ruang kota, di mana kemudian pembangunan harus mengelaborasi keseimbangan antara kepentingan ekonomi, sosial dan ekologi. Di dalam langkah mikro, penting kemudian merumuskan aksi-aksi politik ruang yang mengelaborasi kepentingan-kepentingan keberlanjutan sosial dan ekologi, selain untuk mengimbangi kapitalisasi ruang yang kian massif namun juga sebagai kritik untuk mengevaluasinya. Seperti uraian kritis dari Aminah (2022) yang mengevaluasi implementasi kebijakan kota hijau di Surabaya terkait sejauh mana model pembangunan ini telah mendukung terwujudnya SDG's yang telah ditetapkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Penelitian ini pada akhirnya menemukan bahwa implementasi kebijakan kota hijau telah mendukung pencapaian SDGs di Surabaya, meskipun masih memiliki banyak kekurangan. Implementasi kota hijau juga telah menghasilkan transformasi Surabaya menjadi kota modern yang mempersiapkan investor dan pengembang untuk menghasilkan keberlanjutan dan kelayakan Surabaya sebagai kota yang pro-lingkungan. Namun, penelitian ini juga menemukan bahwa untuk mewujudkan kota hijau yang berkelanjutan, manusiawi, dan beradab, Surabaya masih perlu melakukan koordinasi dan kolaborasi yang lebih baik antara pemangku kepentingan dan seluruh elemen masyarakat.

Beberapa kajian yang dilakukan oleh Prikafais, E., & Sinardi, G. V. (2022) dan Trifita, A., & Amaliyah, R. (2020) yang menjelaskan relasi antar aktor pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lainnya dalam mengembangkan strategi investasi untuk menjadikan Surabaya sebagai kota yang berkelanjutan. Salah satunya yang menjadi lokus riset ini adalah Pemkot Surabaya bekerja sama dengan UCLG-ASPAC, UN-Habitat, dan Kementerian PUPR Ditjen Cipta Karya membangun *Global Public Space Programs* di Kampung Ketandan, Keputih, dan Tanah Kali Kedinding. Tujuannya adalah penciptaan kembali ruang publik yang melibatkan relasi antar aktor, terutama partisipasi masyarakat setempat yang linear dengan sosial-kultural. Keberlanjutan sosial menjadi lokomotif pembangunan yang berimplikasi pada aspek-aspek lingkungan dan ekonomi. Model-model seperti ini menjadi penting untuk kemudian ditransformasi ke dalam persoalan-persoalan ruang permukiman di sempadan rel kereta api.

Di dalam dokumen kebijakan SDG's Surabaya, beberapa yang menjadi objek penelitian ditelusuri melalui visi RPJMD Kota Surabaya tahun 2021 - 2026 yaitu *bergotong royong menuju kota dunia yang maju, humanis dan berkelanjutan*. Visi tersebut berkorelasi dengan rencana tata ruang dan wilayah Surabaya tahun 2014 - 2034 sebagaimana termaktub dalam (Bappedalitbang Surabaya, 2024) Bappedalitbang.surabaya.go.id (2024, 20 Mei) yang berjudul visi kota Surabaya. Untuk membedah wacana

dan teks SDG's yang berkaitan dengan persoalan fenomena politik ruang permukiman di sempadan rel kereta api, maka ditelaah norma dan aturan penyelenggaraan penataan ruang sebagaimana Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Regulasi RPJM, RTRW dan Permukiman Kumuh Kota Surabaya

Konsep	SDG's Poin 11 dan RPJMD	Perda Kota Surabaya Nomor 12 tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014 - 2034	Perda Kota Surabaya Nomor 4 tahun 2018 tentang Pencegahan dan Peningkatan Kualitas Terhadap Perumahan dan Permukiman Kumuh
Definisi	<p><u>SDG's Poin 11</u> Pada tahun 2030, menjamin akses bagi semua terhadap perumahan yang layak, aman, terjangkau, dan pelayanan dasar, serta menata kawasan kumuh.</p> <p><u>RPJMD</u> Program Peningkatan Kualitas Kawasan Permukiman</p>	Pasal 1 ayat 49 bahwa sempadan rel kereta api adalah kawasan di sekitar jaringan rel kereta api yang ditetapkan untuk melindungi jaringan rel kereta api dari kegiatan yang mengganggu fungsi jaringan rel kereta api tersebut.	Pasal 12 ayat 4 huruf b bahwa perumahan kumuh dan permukiman kumuh di lokasi bantaran rel kereta api
Strategi Kebijakan	<p>Terpenuhinya penataan kota yang terintegrasi didukung infrastruktur berkualitas untuk mendorong konektivitas sosial dan ekonomi masyarakat.</p> <p>Kedua, meningkatkan kualitas lingkungan yang sehat, nyaman dan indah. Pesatnya urbanisasi dan</p>	<p>Pasal 42 ayat 13</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bahwa melindungi kawasan sepanjang sempadan rel Kereta Api dari pelaksanaan pembangunan kecuali bangunan untuk pendukung perkeretaapian; 2. mengembangkan ruang terbuka hijau berupa jalur hijau dengan tanaman penutup tanah dan perdu yang dapat berupa tanaman produktif di sepanjang sempadan rel Kereta Api; 3. memanfaatkan sempadan rel Kereta Api untuk pendirian bangunan pendukung perkeretaapian sesuai dengan ketentuan yang berlaku. 	Pasal 28 bahwa dalam rangka upaya peningkatan kualitas terhadap perumahan kumuh dan permukiman kumuh, pola-pola penanganan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) huruf b ditetapkan antara lain: pemugaran; peremajaan; atau pemukiman kembali.

Konsep	SDG's Poin 11 dan RPJMD	Perda Kota Surabaya Nomor 12 tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014 - 2034	Perda Kota Surabaya Nomor 4 tahun 2018 tentang Pencegahan dan Peningkatan Kualitas Terhadap Perumahan dan Permukiman Kumuh
	migrasi penduduk ke kawasan urban telah menimbulkan berbagai permasalahan, antara lain tumbuhnya permukiman informal dan kumuh	Pasal 14 ayat 2 huruf e bahwa: mengendalikan dan memantapkan fungsi kawasan sempadan rel kereta api dengan menetapkan jarak sempadan dan pengembangan fungsi lindung untuk kepentingan keamanan jalur perkeretaapian.	

Regulasi di atas (Tabel 1) telah memberikan aturan yang jelas terkait fenomena ruang permukiman tersebut. Namun sampai saat ini Pemkot tidak memiliki komitmen kuat dalam implementasi kebijakan di dalam dialektika politik ruang yang kompleks, terutama jika berbicara pada ranah relokasi atau permukiman kembali. Kebijakan sejauh ini melegalisasi status kependudukan, hak layanan dasar dan himbuan untuk mendukung lingkungan yang 'berkelanjutan'. Di lain sisi, kebijakan tersebut untuk memperkuat legitimasi politik warga terhadap Pemkot dan DPRD sebagai basis politik. Pemkot maupun DPRD Surabaya belum sejauh memandang perlunya deliberasi untuk revitalisasi ruang permukiman bersama para *stakeholder*, terutama PT. KAI. Sebaliknya, wilayah lain yang dianggap strategis dan populis, terjadi akselerasi SDG's yang begitu kuat melalui berbagai inovasi pembangunan dan kolaborasi antar aktor.

Jika melacak pada data dari dokumen Rancangan RPJMD Kota Surabaya Tahun 2021-2026, rumah tidak layak huni yang diperbaiki pada tahun 2020 mencapai 712 unit. Laporan *Voluntary Local Review* Surabaya tahun 2021 yang disusun oleh Pemkot Surabaya bersama *United Cities and Local Governments Asia Pacific* (UCLG ASPAC) dan *United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific* (UNESCAP) bahwa persentase luas kawasan permukiman kumuh di Kota Surabaya mengalami penurunan dari tahun 2016 ke tahun 2020 dan telah berhasil mencapai 0 persen sejak tahun 2019. Secara umum, capaian SDG's di Kota Surabaya hingga tahun 2020 tergolong sangat baik dengan 179 indikator yang telah tercapai dari total 222 indikator TPB yang menjadi kewenangan kota Surabaya (Bappedalitbang Surabaya, 2021). Jika diperhatikan bahwa catatan di atas menjadi sangat kontradiktif jika kembali di tautkan pada fenomena ruang permukiman di sempadan rel kereta api.

Triad Space Lefebvre

Wacana kritis SDG's dan perbincangan tentang 'ketidakhadirannya' dalam ruang permukiman sempadan rel kereta api memerlukan instrumen teoritis untuk membongkar narasi ruang sebagai produk dan relasi kuasa. Henri Lefebvre menjadi salah satu aktor intelektual neo-marxist yang sangat determinan dalam analisa politik sosio-spasial yang mengkritik kapitalisme ruang sebagai upaya mengeliminasi masyarakat terhadap hak atas ruang dan keadilan. Lefebvre (1991) di dalam mahakarya "*The Production of Space*" misalnya, mengajukan pandangannya bahwa ruang adalah produksi sosial maka selalu ada pertalian antara interpretasi terhadap kehidupan (wacana), masyarakat, dan kekuasaan. Ruang sosial berkaitan dengan aktivitas sosial yang didalamnya selalu ada kontestasi siapa yang paling berhak untuk memaknai, menguasai dan mereproduksi ruang. Setiap ruang yang kemudian mewujudkan adalah konsekuensi dari dialektika tersebut sehingga senantiasa memiliki keunikan, karakter dan perubahan-perubahan yang dinamis. Meski, Lefebvre sendiri menekankan bahwa ruang sosial tidak pernah identik atau sama karena tiap ruang membawa kekhususan pembentuk terkait kesejarahan (sebagai representasi waktu dalam ruang) dan masyarakatnya.

Rekonstruksi ruang permukiman sebagai wacana kritis terhadap SDG's perlu dilakukan sehingga narasi dan kebijakan politik ruang tidak parsial atau bahkan terkooptasi kepentingan politik kapitalis semata. Pertama, konsep representasi ruang dalam pemikiran Lefebvre adalah salah satu aspek penting dalam pemahaman tentang bagaimana manusia memahami, mengalami, dan memberi makna pada ruang dalam kehidupan sehari-hari yang dipengaruhi oleh konstruksi simbolis dan representasi mental. Representasi ruang mencakup ideologi, citra, narasi, dan cara-cara lain di mana ruang direpresentasikan dalam budaya, media, politik, dan kehidupan sehari-hari. Dimensi representasi ruang meliputi ruang perseptual (*Perceived Space*) yang terkait dengan pengalaman langsung individu terhadap ruang fisik di sekitarnya. Ini mencakup bagaimana seseorang merasakan, melihat, dan berinteraksi dengan ruang dalam kehidupan sehari-hari. Lalu, ruang konseptual (*Conceived Space*) yang mengacu pada representasi abstrak tentang ruang yang ada dalam pikiran individu atau kelompok. Hal ini mencakup ide-ide, pemahaman konseptual, dan konstruksi mental tentang ruang. Representasi ruang permukiman di sempadan rel adalah konstruksi persepsi dan konsepsi terhadap makna bermukim di ruang perkotaan. Konstruksi itu tidak lepas dari determinasi kebijakan politik ruang yang kapitalistik yang 'mendesak' mereka untuk hidup di kota Surabaya, selain sub-faktor lain menyangkut budaya, etnisitas komunal dan lain-lain.

Kedua, Lefebvre memperkenalkan konsep ruang representasional atau "*spaces of representations*" untuk menggambarkan ruang yang direpresentasikan, dimediasi, atau diinterpretasikan melalui berbagai simbol, gambar, narasi, dan praktik kultural. Ini mengacu pada cara di mana ruang dipahami dan direpresentasikan dalam pikiran kolektif masyarakat. Ruang representasional membahas tentang

bagaimana ruang dipahami dan diinterpretasikan oleh individu, kelompok, atau masyarakat dalam konteks budaya dan sosialnya. Hal ini melibatkan berbagai cara di mana ruang dipersepsikan, direpresentasikan dalam simbol dan bahasa, serta diorganisir dalam konteks sosial dan politik. Ruang representasional juga mencakup aspek kekuasaan dan kontrol dalam bagaimana ruang diatur dan direpresentasikan. Siapa yang memiliki akses untuk merepresentasikan ruang, siapa yang memiliki kekuasaan untuk mengubah atau mengendalikan ruang, dan bagaimana kekuasaan ini tercermin dalam representasi ruang. Lefebvre menyoroti bahwa ruang fisik dan ruang representasional saling terkait dan saling memengaruhi. Cara kita merepresentasikan ruang dapat mempengaruhi bagaimana kita berinteraksi dengan ruang tersebut, dan sebaliknya. Lefebvre menyoroti bahwa ruang tidak hanya terbatas pada dimensi fisik atau material, tetapi juga melibatkan konstruksi sosial, politik, dan simbolik yang terkait dengan bagaimana ruang diwakili dalam pikiran dan tindakan manusia.

Ruang permukiman di sempadan rel kereta api menjadi ruang representasional bagi sebagian besar kaum urban dalam memahami mekanisme bertahan hidup dalam jangka waktu yang lama di kota Surabaya. Ketiadaan regulasi atau tata ruang yang terpola dengan baik di era masa lalu sehingga setiap lahan yang kosong dimaknai sebagai ruang yang 'sah' untuk di tinggali. Di lain sisi, kebaruan regulasi dan paradigma tata ruang yang kontemporer belum mampu merekonstruksi ruang tersebut, termasuk PT. KAI yang sejatinya memiliki legalitas terhadap ruang tersebut.

Ketiga, praktik spasial (*spatial practice*). Zieleniec menyatakan bahwa praktik spasial mencakup struktur kehidupan sehari-hari dan realitas masyarakat perkotaan yang luas, yang membentuk kohesi sosial masyarakat, keberlanjutan, dan kompetensi spasial tertentu. Dengan kata lain, masyarakat memiliki relasi tertentu dan mengarahkan di dalam wilayah ini, dan mereka "menegosiasikannya" dalam cara yang konsisten dan koheren tentang cara ruang dimaknai dan digunakan. Praktik spasial merujuk pada aktivitas, interaksi, dan penggunaan ruang dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini mencakup semua tindakan yang dilakukan oleh individu atau kelompok dalam ruang, yang membentuk pola-pola perilaku spasial.

Lefebvre (1991) menyatakan bahwa praktik-praktik ini tidak hanya bersifat fungsional atau praktis, tetapi juga merupakan cara di mana ruang dan kehidupan sosial saling terkait dan saling memengaruhi. Dengan kata lain, praktik-praktik ini membentuk bagaimana kita mengalami dan merespons ruang di sekitar kita. Lebih lanjut, Lefebvre mengaitkan praktik-praktik ini dengan pembentukan, penjagaan, dan reproduksi ruang sosial. Dengan kata lain, cara kita menggunakan, memanfaatkan, dan berinteraksi dengan ruang dalam kehidupan sehari-hari tidak hanya mencerminkan cara kita memahami ruang, tetapi juga memengaruhi bagaimana ruang itu sendiri terbentuk dan dipertahankan dalam masyarakat. Eksistensi ruang permukiman di sempadan rel kereta api yang masih eksis sampai saat ini menunjukkan bahwa ruang

tersebut telah bertransformasi menjadi ruang aktivitas sosial sebagai manifestasi praktik kehidupan sehari-hari. Di poin inilah maka ruang tidak sekedar hanya sebatas fisik dan persoalan teknis-administrasi namun dinamika sosial politik yang menyangkut keberlanjutan kehidupan mereka.

Elaborasi kajian teoritis di atas kemudian ditautkan dengan wacana kritis SDG's di Surabaya yang belum terjewantahkan secara optimal terutama ketika menyentuh ruang-ruang tersebut, yang sebenarnya mencerminkan dan memperkuat hierarki sosial, ketidaksetaraan, atau marjinalisasi kota. Fenomena adanya ruang permukiman di sempadan rel menunjukkan bahwa SDG's masih berkuat di 'arena dan area tertentu' sebagaimana membentuk citra kota berkelanjutan. Konsepsi SDG's sengaja di turunkan pada ranah dan wilayah yang sedari awal memiliki potensi pertumbuhan ekonomi dan sosio-spasial yang tidak rentan terhadap konflik ruang. Sebaliknya pada dinamika ruang kota yang dialektik dan potensi konflik, pemerintah saat ini tidak memiliki inovasi transformasi, alih-alih revitalisasi ruang menuju keberlanjutan.

Simpulan

Sejak pemerintahan Belanda tahun 1870, pembangunan Surabaya dikonstruksi pada aspek modernisasi dan kapitalisasi ruang yang kemudian memantik perkembangan kota menjadi pusat ekonomi, urbanisasi dan perdagangan. Hal yang kemudian berdampak pada kepadatan kota dan kebutuhan terhadap ruang permukiman. Persoalannya, desakan kapitalisasi dan diskriminasi ruang permukiman menyebabkan kaum pribumi mengkonstruksi lahan-lahan kosong di sekitar rel kereta api sebagai ruang permukiman sampai saat ini. Melalui perspektif CDA, wacana pembangunan SDG's yang di harapkan menjadi transformasi dalam rekonstruksi ruang permukiman sehingga tercipta revitalisasi menuju dimensi keberlanjutan ekonomi, ekologi dan sosial tidak berjalan sebagaimana mestinya. Justru SDG's hanya hadir pada area dan arena kota tertentu yang tidak memiliki potensi konflik ruang yang kompleks, yang kemudian menjadikan citra Surabaya sebagai 'kota berkelanjutan'.

Dari pemaknaan fenomena ruang permukiman tersebut, Levebfre mengelaborasi bahwa ruang adalah produksi sosial yang berkelindan dengan relasi kuasa terhadap hegemoni wacana, pengetahuan, identitas, simbol yang membentuk praktik-praktik sosio-spasial. Realitas di atas adalah wujud konstruksi warga terhadap ruang yang berpuluhan tahun membentuk identitas kehidupan sosial untuk bertahan ditengah derasnya kapitalisme kota dan keterbatasan akses terhadap ruang permukiman yang ideal. Maka kebijakan Pemkot untuk melakukan rekognisi status sosial dan kependudukan warga tidak serta-merta menyelesaikan persoalan, justru semakin meningkatkan ekskalasi kompleksitas persoalan. Di lain sisi, kondisi yang berlarut-larut ini adalah upaya pemberdayaan palsu (*pseudo empowerment*) yang memuat kepentingan politis sehingga tidak mencerminkan dimensi keberlanjutan sebagaimana dalam konsep dan wacana SDG's. Saran peneliti bahwa hal terakhir ini yang perlu untuk menjadi kajian selanjutnya.

Daftar Pustaka

- Aminah, S. (2022). Implementation of Green City Surabaya: Overcoming Challenges of Local-Global and Green Capitalism Development. *Jurnal Global & Strategis*, 16(2), 329–356. <https://doi.org/10.20473/jgs.16.2.2022.329-356>
- Andana, M. L., Afhimma, I. Y., & Ashiva, S. N. (2021). Perkembangan Tata Kota Surabaya Pada Tahun 1870-1940. *Historiography*, 1(2), 146. <https://doi.org/10.17977/um081v1i22021p146-155>
- Antara News. 2011. *Ratusan Warga Tolak Penggusuran PT. KAI*, diakses 17 April 2024 dari <https://www.antaraneews.com/berita/251823/ratusan-warga-tolak-penggusuran-pt-ka>
- Ashidiqi, C. F., & Purwaningsih, S. M. (2017). Perkembangan Pemukiman Eropa di Surabaya Tahun 1910-1930. *Jurnal Pendidikan Sejarah*, 5(3).
- Atika, F. A. (2020). Housing Quality pada Permukiman Informal Sempadan Rel Kereta Api, Dupak Magersari, Surabaya. *E-Journal Institut Teknologi Adhitama Surabaya*, 411–418. Retrieved from [http://ejurnal.itats.ac.id/sntekpan/article/download/1266/1029#:~:text=Permukiman informal adalah lingkungan atau,liar' dan "kumuh"](http://ejurnal.itats.ac.id/sntekpan/article/download/1266/1029#:~:text=Permukiman informal adalah lingkungan atau,liar' dan).
- Bararatin, K., & Agustin, E. (2015). Revitalization Strategy of Kembang Jepun Surabaya in Supporting Sustainable Urban Development. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 179, 70–79. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.02.411>
- Bappedalitbangda Surabaya. 2021. *Visi Kota Surabaya 2021-2026*. diakses pada 20 Mei 2024 dari <https://bappedalitbang.surabaya.go.id/profil/visi-dan-misi>.
- _____. 2021. *Voluntary Local Review Kota Surabaya 2021* diakses pada 17 April 2024 dari [https://bappedalitbang.surabaya.go.id/images/File%20Upload/VLR%20SURABAYA-2021-IND%20\(rev12012022\).pdf](https://bappedalitbang.surabaya.go.id/images/File%20Upload/VLR%20SURABAYA-2021-IND%20(rev12012022).pdf)
- Basundoro, P. (2016). Politik Rakyat Kampung Di Kota Surabaya Awal Abad Ke-20. *Sasdaya: Gajah Mada Journal of Humanities*, 1(1), 1. <https://doi.org/10.22146/sasdayajournal.17025>
- Berrington, B. J. (1903). Guide through Netherlands India. *Bulletin of the American Geographical Society*, 35(5), 581. <https://doi.org/10.2307/198104>
- Colonial Architecture. 2024. *Colonial architecture and town planning*. Diakses pada 15 April 2024 dari <https://colonialarchitecture.eu/explore>
- Fairclough, N. (2013). *Critical Discourse Analysis: The Critical Study of Language* (2nd ed.). Routledge
- Foucault, M. (1972). *The Archaeology of Knowledge*. Routledge
- Giddens, A. (1990). "The Consequences of Modernity". Stanford University Press
- Hartono, S., & Handinoto, H. (2007). Surabaya Kota Pelabuhan (Surabaya Port City) Studi tentang perkembangan bentuk dan struktur sebuah kota pelabuhan ditinjau dari perkembangan transportasi akibat situasi politik dan ekonomi dari abad 13 sampai awal abad 21. *DIMENSI (Journal of Architecture and Built Environment)*, 35(1), 88–99. <https://doi.org/10.9744/dimensi.35.1.88-99>
- Harvey, D. (1989). "The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change". Blackwell Publishers.
- Kompas. 2013. *Warga Bantaran Rel Ancam Duduki Stasiun di Surabaya*, diakses pada 17 April 2024 dari <https://regional.kompas.com/read/2013/02/04/15305763/~Regional~Jawa>
- Kumalasari, V. (2015). Evaluasi Program Surabaya Green And Clean Berbasis Sustainable Development (Studi pada Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Surabaya. *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*, 3(10), 1753–1757.
- Lefebvre, Henry. 1991. *The Production of Space*, trans. Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell Publishing.
- Prasetyo, W. H., Kamarudin, K. R., & Dewantara, J. A. (2019). Surabaya green and clean: Protecting urban environment through civic engagement community. *Journal of Human Behavior in the Social Environment*, 29(8), 997–1014. <https://doi.org/10.1080/10911359.2019.1642821>

- Prikafais, E., & Sinardi, G. V. (2022). Studi Literatur Terhadap Kebijakan Investasi Berbasis Lingkungan Hidup pada Pembangunan Kota Surabaya. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 5(5), 2195–2200. <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v5i5.2453>
- Rachmawati, S. dwi, & Alit Widyastuty, A. A. S. (2016). Status Kepemilikan Lahan Pendukung Pertumbuhan Permukiman Kumuh Di Kawasan Rel. *WAKTU: Jurnal Teknik UNIPA*, 13(2), 54–62. <https://doi.org/10.36456/waktu.v13i2.62>
- Roestam, N. R., Marita, A. S., Atrisandi, N. M., & Setijanti, P. (2013). The Existence Of Sustainable Settlement In Surabaya As An Attempt To Realize Eco City. *Journal of Architecture&Environment*, 12(2), 167. <https://doi.org/10.12962/j2355262x.v12i2.a565>
- Pemkot Surabaya. 2018. *Surabaya Menjadi Contoh Kota Pembangunan Berkelanjutan*. Diakses pada 17 April 2024, dari <https://surabaya.go.id/id/berita/47711/surabaya-menjadi-contoh-kota-pe>
- Phillips, N., & Hardy, C. (2002). *Discourse Analysis: Investigating Processes of Social Construction*. SAGE Publications
- Poedjioetami, Esty. 2005. Lokasi strategis sebagai potensi ketahanan hidup di permukiman marjinal: studi kasus permukiman sepanjang rel kereta api (KA) dari lintasan Jalan Bung Tomo – Jalan Jagir Wonokromo Surabaya. *Jurnal Rekayasa Perencanaan*. 2 (1). Surabaya: ITATS Surabaya
- Prihandini, N. (2013). Gerakan Kelompok Marginal Dupak Magersari Surabaya Terhadap Penertiban Bangunan Pinggir Rel Oleh Pt.Kai: Studi Kasus Komunitas Warga Pinggir Rel. *Media Jurnal Politik Muda*, 2(3), 2013.
- Republika. 2013. *P.T. KAI Tak Berani Gusur Warga Pinggiran Rel Kereta Api di Surabaya*, diakses pada 17 April 2024 dari <https://news.republika.co.id/berita/mhvms6/pt-kai-tak-berani-gusur-warga-pinggiran-rel-di-surabaya>
- Sassen, S. (1991). "The Global City: New York, London, Tokyo". Princeton University Press.
- Sudarmawan, W., & Basundoro, P. (2013). Aktivitas Gementee Surabaya Tahun 1906-1942. *Verleden: Jurnal Kesenjaraan*, 2(1), 1-10
- Trifita, A., & Amaliyah, R. (2020). Ruang Publik dan Kota Berkelanjutan: Strategi Pemerintah Kota Surabaya Mencapai Sustainable Development Goals (SDGs). *Global and Policy Journal of International Relations*, 8(02). <https://doi.org/10.33005/jgp.v8i02.2413>
- Verawati, M. (2018). Pemukimn liar di Surabaya tahun 1997-2000. *Avatara, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 6(2), 88–93. Retrieved from <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/23935>
- Van Dijk, T. A. (1993). Principles of Critical Discourse Analysis. *Discourse & Society*, 4(2), 249–283
- W.Dick. 2005. Surabaya, City of Work: A Socioeconomic History 1900 - 2000. *Journal of Social History*, Volume 39, Issue 1, Fall 2005, Pages 264–266, <https://doi.org/10.1353/jsh.2005.0120>
- Wiradi, G. 2009. *Seluk Beluk Masalah Agraria : Reforma Agraria dan Penelitian Agraria*. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional (STPN) Press.
- Wodak, R., & Meyer, M. (Eds.). (2009). *Methods of Critical Discourse Analysis (2nd ed.)*. SAGE Publications
- Zieleniec, Andrzej. 2018. "Lefebvre's politics of space: Planning the urban as oeuvre." *Urban Planning*. Vol.3 Issue 3, 5-15.