

STASIUN SEMUT : SENGKETA ANTARA PENGUSAHA DAN PT KAI DALAM TRANSFORMASI STASIUN MENJADI PERTOKOAN 2001-2014

Achmad Ilham Budi Setyawan

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Negeri Surabaya
Email: achmad.21070@mhs.unesa.ac.id

Esa Putra Bayu Gusti

**Gineung Patridina, S.S.,
M.A.**

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: esapatridina@unesa.ac.id

Abstrak

Stasiun Semut Surabaya, dibangun pada 1878 dan berstatus bangunan cagar budaya sejak 1996, merupakan simbol penting sejarah transportasi dan urbanisasi Jawa Timur. Pada periode 2001–2014, terjadi sengketa pengalihfungsian stasiun menjadi kawasan pertokoan yang melibatkan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), pengusaha, dan pemerintah kota. Konflik ini mencerminkan ketegangan antara kepentingan komersialisasi aset dan kewajiban pelestarian warisan budaya yang membentuk identitas kolektif masyarakat Surabaya. Penelitian ini bertujuan mengkaji kronologi konflik, faktor penyebab sengketa, serta dampak konflik terhadap lingkungan sekitar. Metode sejarah digunakan dengan tahapan pemilihan topik, pengumpulan sumber dari arsip, media massa, dan studi pustaka, verifikasi dan kritik sumber, serta interpretasi data menggunakan teori kekuasaan Max Weber. Analisis fokus pada dinamika relasi antara kekuasaan legal-rasional yang diwakili PT KAI dan pemerintah, serta kekuasaan tradisional yang dipegang masyarakat dan tim ahli cagar budaya. Hasil penelitian menunjukkan konflik ini bukan sekadar benturan kepentingan ekonomi dan administratif, melainkan juga pertarungan legitimasi sosial dan budaya. PT KAI berorientasi pada profitabilitas, sementara masyarakat mempertahankan nilai historis dan identitas lokal. Sengketa berdampak pada hilangnya mata pencarian pedagang kecil, perubahan fungsi ruang sosial, serta ancaman terhadap keaslian bangunan cagar budaya. Penelitian merekomendasikan penguatan regulasi, dialog inklusif, dan partisipasi masyarakat untuk mencapai keseimbangan antara pelestarian budaya dan pembangunan ekonomi berkelanjutan.

Kata Kunci : Stasiun Semut, Transformasi, Konflik

UNESA
Universitas Negeri Surabaya

Abstract

Surabaya's Semut Station, built in 1878 and designated a cultural heritage building since 1996, is an important symbol of East Java's transportation and urbanization history. Between 2001 and 2014, a dispute arose over the station's conversion into a shopping area, involving PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), business owners, and the city government. This conflict reflects the tension between the interests of asset commercialization and the obligation to preserve the cultural heritage that shapes the collective identity of the Surabaya community. This study aims to examine the chronology of the conflict, the factors causing the dispute, and its impact on the surrounding environment. The historical method employed included topic selection, source collection from archives, mass media, and literature studies, source verification and criticism, and data interpretation using Max Weber's theory of power. The analysis focuses on the dynamics of the relationship between the legal-rational power represented by PT KAI and the government, and the traditional power held by the community and the team of cultural heritage experts. The results show that this conflict is not simply a clash of economic and administrative interests, but also a struggle for social and cultural legitimacy. PT KAI is oriented towards profitability, while the community maintains historical values and local identity. The dispute has resulted in the loss of livelihoods for small traders, changes in the function of social spaces, and threats to the authenticity of cultural heritage buildings. The study recommends strengthening regulations, inclusive dialogue, and community participation to achieve a balance between cultural preservation and sustainable economic development.

Keywords: Semut Station, Transformation, Conflict



PENDAHULUAN

Revitalisasi bangunan cagar budaya telah menjadi isu global yang mendapat perhatian luas di berbagai negara, terutama dalam menghadapi tantangan urbanisasi dan modernisasi kota¹. Di kota-kota besar dunia seperti Paris, Kyoto, Amsterdam, dan Barcelona. Revitalisasi bangunan bersejarah dilakukan dengan prinsip mempertahankan nilai historis, arsitektural, dan kultural, sambil mengadaptasikan bangunan tersebut untuk fungsi baru yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat kontemporer. Prinsip utama revitalisasi di tingkat global adalah bagaimana sebuah bangunan bersejarah tetap hidup dalam ingatan kolektif masyarakat, bukan sekadar menjadi artefak mati, tetapi tetap berfungsi di tengah perubahan zaman. Pendekatan ini menuntut keseimbangan antara pelestarian nilai asli dan adaptasi fungsional, dengan memperhatikan aturan hukum perlindungan cagar budaya. Indonesia, sebagai negara dengan sejarah kolonial yang panjang, juga menghadapi tantangan serupa, terutama dalam menjaga keberlanjutan bangunan bersejarah di tengah derasnya arus komersialisasi dan pembangunan kota modern.

Status hukum Stasiun Semut sebagai bangunan cagar budaya telah ditetapkan sejak tahun 1996, berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya, yang kemudian diperbarui menjadi Undang- Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya.² Berdasarkan ketentuan ini, segala bentuk perubahan fungsi, renovasi, atau perusakan terhadap bangunan tersebut harus mendapat persetujuan dari Tim Ahli Cagar Budaya dan instansi terkait. Namun, meskipun secara legal Stasiun Semut telah dilindungi, dalam praktiknya pelanggaran kerap terjadi, terutama setelah terjadinya perubahan status perusahaan pengelola kereta api di Indonesia².

Secara historis, pengelolaan aset-aset perkeretaapian di Indonesia mengalami beberapa perubahan institusional. Setelah kemerdekaan, Staatspoorwegen diambil alih oleh pemerintah Indonesia dan dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA), yang kemudian berganti menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Seiring perkembangan zaman dan kebutuhan efisiensi bisnis, PJKA bertransformasi menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) pada tahun 1991, dan akhirnya menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1999.³ Perubahan menjadi perusahaan berbadan hukum Perseroan Terbatas (PT) ini membawa konsekuensi besar dalam orientasi pengelolaan aset, yang kini berfokus pada profitabilitas dan optimalisasi pendapatan perusahaan. Akibatnya, aset-aset bersejarah seperti Stasiun Semut mulai dipandang tidak hanya sebagai simbol budaya, tetapi juga sebagai komoditas ekonomi yang potensial dikembangkan melalui transformasi fungsi bangunan, misalnya menjadi pertokoan modern.⁴

Konflik yang terjadi antara tahun 2001 hingga 2014 ini menjadi penting untuk dikaji, karena memperlihatkan dengan gamblang bagaimana perbedaan orientasi antara pengusaha, korporasi negara, dan pemerintah daerah dapat menghasilkan sengketa berkepanjangan. Pengusaha melihat lokasi strategis Stasiun Semut sebagai peluang emas untuk pengembangan usaha perdagangan dan retail, sementara PT KAI, dalam tekanan korporatisasi, melihat pengalihan fungsi ini sebagai langkah untuk meningkatkan pendapatan non-angkutan. Sebaliknya, Pemerintah Kota Surabaya dan Tim Ahli Cagar Budaya menilai langkah tersebut sebagai bentuk pelanggaran hukum dan ancaman nyata terhadap eksistensi warisan budaya kota. Perselisihan ini melibatkan berbagai aspek, mulai dari aspek hukum, sosial, ekonomi, hingga identitas budaya masyarakat kota Surabaya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah sebagaimana dikemukakan oleh Sartono Kartodirdjo. Metode ini terdiri atas empat tahapan utama, yaitu pemilihan topik, heuristik, verifikasi atau kritik sumber, serta interpretasi⁵. Tahapan-tahapan tersebut diterapkan untuk meneliti dan merekonstruksi proses sengketa antara pengusaha dan PT KAI dalam transformasi Stasiun Semut menjadi pertokoan pada tahun 2001–2014, sehingga menghasilkan penelitian yang sistematis, valid, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Pada tahap pemilihan topik, peneliti memperhatikan urgensi, relevansi ilmiah, serta kedekatan emosional dan intelektual terhadap persoalan yang diangkat. Topik “Sengketa Transformasi Stasiun Semut menjadi Pertokoan tahun 2001–2014” dipilih karena memiliki nilai penting dan masih jarang dikaji, khususnya dalam konteks sejarah perkotaan dan pengelolaan aset publik di Indonesia.

Tahap heuristik merupakan proses pencarian dan pengumpulan sumber sejarah yang relevan dengan permasalahan penelitian. Sumber-sumber utama yang digunakan meliputi dokumen dan arsip resmi dari PT KAI (seperti surat keputusan dan perjanjian kerja sama yang tersedia), dokumentasi lembaga atau pengusaha, serta bahan pustaka berupa buku, skripsi, artikel ilmiah, dan literatur yang mendukung pembahasan. Selain itu, berita dari media cetak dan daring periode 2001–2014 juga dijadikan sumber untuk memperkuat analisis, terutama dalam menelusuri perkembangan isu atau opini publik seputar Stasiun Semut. Jika data berupa dokumen hukum atau produk peradilan tidak tersedia secara memadai, analisis mengandalkan pembacaan kritis pada arsip, kebijakan resmi, perkembangan isu di media massa, dan referensi akademis terpercaya.

Langkah selanjutnya adalah kritik sumber untuk

¹ COMOS, *The Venice Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites* (Paris: ICOMOS, 1964), hlm. 2–4.

² Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*, Pasal 5–8

³ Dimas Andrianto, “Cagar Budaya Stasiun Semut: Pemaknaan Masyarakat

tentang Nilai Revitalisasi Bangunan Bersejarah di Kota Surabaya,” Skripsi, Universitas Airlangga, 2010, hlm. 45–4

⁴ Ibid.hlm.47.

⁵ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah* (Jakarta: Gramedia, 1992), hlm. 12–16.

menilai keaslian, kredibilitas, dan relevansi setiap data dan dokumen yang digunakan. Proses ini melibatkan pengecekan otentisitas dokumen (kritik eksternal) serta penilaian isi dan ketepatan informasi dalam sumber (kritik internal), sehingga hanya data yang sah akan dijadikan dasar analisis penelitian.

Tahapan akhir yaitu interpretasi, yakni menafsirkan serta merangkai data dan fakta sejarah yang terkumpul dan terverifikasi secara kritis. Interpretasi diarahkan untuk menganalisis tindakan sosial, bentuk otoritas, dan dinamika birokrasi antara pengusaha dan PT KAI menggunakan kerangka pemikiran Max Weber⁶. Dengan menerapkan seluruh tahapan metode sejarah ini, penelitian mampu menjaga validitas, objektivitas, dan kedalaman kajian, sehingga memberikan kontribusi dalam memahami konflik dan transformasi Stasiun Semut dari sudut pandang sejarah dan ilmu sosial.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Transportasi kereta api di Indonesia memiliki sejarah panjang yang dimulai pada masa kolonial Belanda ketika jalur pertama Semarang–Tanggung diresmikan pada 10 Agustus 1867 oleh Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Ekspansi kemudian dilakukan oleh pemerintah kolonial melalui Staatsspoorwegen (SS), yang membangun jaringan rel di Pulau Jawa dan Sumatra. Infrastruktur ini pada awalnya dirancang untuk mengangkut hasil bumi seperti tebu, kopi, dan tembakau—komoditas utama sistem ekonomi kolonial sekaligus mendukung mobilitas pasukan dan penumpang antarkota.¹⁶ Jalur-jalur tersebut menjadi fondasi dari sistem transportasi modern yang terus berkembang hingga hari ini. Selain sebagai alat angkut barang, kereta api menjadi moda transportasi massal yang strategis dalam mendukung pertumbuhan kota-kota besar dan mempercepat proses urbanisasi di berbagai wilayah. Efisiensi, kapasitas angkut yang besar, dan jangkauan yang luas menjadikannya tulang punggung pergerakan manusia dan barang selama masa kolonial hingga pasca kemerdekaan.

Salah satu stasiun yang mencerminkan peran sentral kereta api dalam pembentukan jaringan distribusi dan transformasi sosial ekonomi tersebut adalah Stasiun Semut di Surabaya. Keberadaan stasiun ini menjadi bukti nyata keterkaitan antara infrastruktur transportasi dan dinamika ekonomi urban di Jawa Timur sejak masa kolonial. Pasca kemerdekaan, sistem perkeretaapian Indonesia mengalami

nasionalisasi dan restrukturisasi kelembagaan yang mencerminkan perubahan orientasi negara terhadap fungsi transportasi publik. Awalnya, pemerintah membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) melalui Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, sebagai wujud pengambilalihan atas sistem kolonial⁷. Transformasi kelembagaan berlanjut dengan perubahan menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan) berdasarkan PP No. 61 Tahun 1971⁸, kemudian Perusahaan Umum (Perum) lewat PP No. 57 Tahun 1990⁹, dan akhirnya menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) melalui PP No. 19 Tahun 1998¹⁰. Setiap tahapan perubahan ini mencerminkan pergeseran orientasi dari layanan publik berbasis negara menuju efisiensi manajerial dan orientasi profit sebagaimana karakteristik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) modern.

Bangunan stasiun ini juga masih mempertahankan sebagian elemen arsitektur lama, meskipun sebagian besar telah mengalami perubahan atau penambahan struktur baru. Bentuk atap dan pembagian ruang mengindikasikan adanya fungsi-fungsi internal seperti loket, ruang tunggu, serta jalur distribusi penumpang. Posisi stasiun yang strategis di pusat kota dan dekat dengan jalan utama menjadikannya bagian penting dari jaringan transportasi Surabaya¹¹. Dari tampilan ini dapat disimpulkan bahwa Stasiun Semut tetap menjalankan perannya sebagai fasilitas transportasi aktif, dengan karakter fisik yang khas dan menyatu dengan dinamika kota sekitarnya.

Kejayaan Stasiun Semut mulai memudar ketika muncul rencana pengalihfungsian menjadi pertokoan pada awal tahun 2000-an. Meskipun stasiun semut sudah memiliki status sebagai cagar budaya semenjak tahun 1996, pada tahun 2003 PT KAI Daops VIII berencana mengalihfungsikan menjadi pusat perbelanjaan¹². Rencana Transformasi ini memicu konflik yang kompleks antara kepentingan bisnis dan upaya pelestarian cagar budaya. Bagi para pengusaha, lokasi strategis Stasiun Semut menawarkan peluang ekonomi yang menjanjikan, sementara bagi Tim Ahli Cagar Budaya Surabaya, pengalihfungsian ini dianggap sebagai ancaman terhadap identitas sejarah kota. Sengketa ini tidak hanya menyangkut aspek ekonomi dan budaya, tetapi juga melibatkan perdebatan hukum, kebijakan publik, serta respons masyarakat terhadap pentingnya menjaga warisan sejarah.

Transformasi Stasiun Semut menjadi pertokoan pada

⁶ Max Weber, *Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology*, ed. Guenther Roth and Claus Wittich (Berkeley: University of California Press, 1978), hlm. 53–56.

⁷ Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Negara Kereta Api*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1963 Nomor 43.

⁸ Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan)*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1971 Nomor 75

⁹ Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api*,

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 82.

¹⁰ Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 31.

¹¹ Selo Soemardjan, *Arsitektur Kolonial di Indonesia* (Jakarta: Penerbit Obor Indonesia, 2012), hlm. 87.

¹² Yasmin, R. *Desain Interior Stasiun Surabaya Kota Sebagai Konservasi Bangunan Bersejarah* (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember 2017), hlm. 32

periode 2001–2014 menggambarkan dinamika perubahan sosial antara pembangunan ekonomi dan upaya mempertahankan nilai budaya, yang sering kali menciptakan ketegangan, seperti yang terlihat dalam sengketa antara pengusaha dan PT KAI terkait transformasi tersebut. Dengan perubahan fungsi menjadi pusat perdagangan, diharapkan nilai ekonomi kawasan tersebut dapat meningkat sekaligus menarik lebih banyak investor. Akan tetapi, tim ahli cagar budaya menilai bahwa perubahan fungsi ini berisiko menghilangkan nilai sejarah dan identitas Stasiun Semut sebagai bagian dari warisan budaya kota. Stasiun yang telah beroperasi sejak masa kolonial Belanda ini memiliki nilai historis yang signifikan dalam perkembangan transportasi kereta api di Indonesia, sehingga keberadaannya dianggap penting untuk tetap dipertahankan sebagai bangunan cagar budaya.

1. Kondisi Stasiun Semut Sebelum Sengketa (Pra-2001)

Dengan Sengketa di kawasan Stasiun Semut Surabaya menggambarkan pertarungan kekuasaan antara beberapa pihak yang memiliki kepentingan dan kewenangan berbeda atas lahan serta bangunan bersejarah yang memiliki nilai ekonomi dan sosial tinggi. PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), selaku wakil negara dan pengelola aset negara, memegang otoritas formal yang kuat berdasarkan dokumen kepemilikan historis yang diakui secara hukum. Legitimasi ini memberikan hak dan kewajiban kepada PT KAI untuk mengelola serta mengoptimalkan penggunaan lahan tersebut sesuai tujuan negara, yakni merestrukturisasi kawasan agar lebih produktif dan efisien sesuai tuntutan modernisasi pengelolaan aset negara. Di sisi lain, PT Sumber Sejahtera Lestari Lombok (PT SSLL), sebagai pihak swasta yang pernah mengelola kawasan berdasarkan perjanjian kerja sama, serta komunitas pedagang dan pelaku ekonomi informal yang telah aktif selama puluhan tahun di lokasi tersebut, membentuk legitimasi sosial-ekonominya sendiri¹³. Meskipun tanpa kepemilikan legal formal, keberadaan mereka telah menjadi bagian penting dari tatanan sosial dan ekonomi mikro di kawasan itu. Kekuatan sosial-ekonomi ini menjadi bentuk kekuasaan nyata yang mereka gunakan untuk mempertahankan eksistensi dan pengaruh penggunaan ruang fisik.

2. Awal Mula Sengketa (2001-2004)

Pada awal tahun 2001, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) memulai kebijakan penertiban dan optimalisasi aset di kawasan Stasiun Semut, yang selama bertahun-tahun telah digunakan secara informal oleh para pengusaha mikro dan pedagang kecil tanpa legalitas resmi. Sebagai pemilik sah lahan berdasarkan peraturan pertanahan nasional¹⁴, PT KAI menjalankan kewenangannya dalam kerangka otoritas legal-

rasional, sebagaimana dikemukakan oleh Max Weber yakni bentuk kekuasaan yang bersandar pada sistem hukum tertulis dan struktur administratif formal.

Kebijakan ini diwujudkan melalui surat peringatan pengosongan lahan yang ditujukan kepada para pedagang sebagai bagian dari upaya mengembalikan fungsi dan penggunaan aset secara formal dan komersial sesuai dengan logika birokrasi modern¹⁴. Namun, pendekatan yang bersifat sepihak dan minim dialog ini menimbulkan resistensi dari para pengusaha lokal yang menilai keberadaan mereka sebagai bagian dari struktur sosial tradisional yang telah lama terbentuk dan memiliki legitimasi berdasarkan kontribusi ekonomi serta hubungan sosial yang kuat di kawasan tersebut. Dalam pandangan Weber, resistensi semacam ini mencerminkan konflik antara dominasi legal-rasional dan legitimasi tradisional-sosial, di mana masyarakat mempertahankan hak berdasarkan praktik historis dan pengalaman hidup, bukan berdasarkan hukum formal.

3. Perkembangan Konflik dan Upaya Penertiban (2005—2009)

Memasuki pertengahan dekade 2000-an hingga awal 2010-an, konflik pengelolaan dan penertiban aset PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) di kawasan Stasiun Semut Surabaya semakin mengemuka, khususnya terkait dengan kompleks pertokoan Indo Plaza yang selama ini dikelola oleh pihak swasta, yakni PT Sumber Sejahtera Lestari Lombok (PT SSLL). Dalam perspektif teori Max Weber, langkah-langkah yang diambil oleh PT KAI mencerminkan penerapan kekuasaan legal-rasional, yaitu bentuk dominasi yang bersumber pada sistem hukum formal dan wewenang administratif. Masa kerja sama operasional (KSO) PT SSLL yang dimulai sejak penetapan pemenang seleksi KSO pada 2005 berakhir pada 31 Desember 2009. Setelah masa kontrak tersebut habis, PT KAI menggunakan wewenang hukumnya sebagai pemegang otoritas formal untuk menertibkan kembali asetnya yang dikuasai PT SSLL¹⁵. Proses penertiban tersebut dijalankan melalui jalur administratif, diawali dengan penghentian perjanjian sewa dan KSO pada tahun 2010, kemudian dilanjutkan dengan tindakan penyegelan dan eksekusi terhadap bangunan Indo Plaza serta Ruko Semut Indah sepanjang 2013 hingga 2014¹⁶.

Dalam pelaksanaan penertiban dan revitalisasi kawasan ini, terjadi ketegangan antara PT KAI dan pengusaha lokal yang mengelola usaha secara informal maupun melalui kerja sama KSO. Penertiban sering dipandang oleh sebagian pelaku usaha sebagai tekanan yang

¹³ Mahkamah Agung Republik Indonesia, *Putusan Nomor 501 K/Pdt/2014*, hlm. 2–7.

¹⁴ Kementerian Perhubungan RI, “*Prosedur Penertiban dan Revitalisasi Aset PT KAI*” (Jakarta, 2020),

¹⁵ Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya*, Pasal 1–3.

¹⁶ Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 501 K/Pdt/2014, hlm. 13.

mengancam keberlangsungan ekonomi mereka, sementara PT KAI berargumen bahwa pengelolaan asset harus sesuai prinsip legalitas formal berdasarkan peraturan agraria dan instruksi pemerintah pusat untuk menata dan mengoptimalkan asset negara secara profesional¹⁷. Pemerintah Kota Surabaya berperan sebagai mediator dan fasilitator dialog, namun kewenangan langsung terhadap asset milik PT KAI terbatas sehingga penyelesaian sengketa bergantung pada komunikasi bersama dan proses hukum.

4. Puncak Ketegangan dan Jalur Hukum (2010-2012)

Pada periode 2010 hingga 2012, konflik sengketa pengelolaan lahan dan kawasan pertokoan di sekitar Stasiun Semut, terutama kompleks Indo Plaza dan Ruko Semut Indah, memasuki babak yang sangat krusial. Perseteruan antara PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) sebagai pemilik dan pengelola lahan dengan PT Sumber Sejahtera Lestari Lombok (PT SSLL) sebagai pihak swasta yang mengelola kawasan melalui skema kerja sama operasional (KSO) mencerminkan puncak ketegangan atas kontrol ruang dan otoritas hukum.¹⁸ Masa kontrak KSO yang dimulai sejak 2005 berakhir pada tanggal 31 Desember 2009. Setelah berakhirnya kontrak tersebut, PT KAI sebagai badan usaha milik negara menjalankan kewenangannya dalam kerangka otoritas legal-rasional, sebagaimana dikemukakan oleh Max Weber, yaitu bentuk kekuasaan yang bersandar pada legitimasi hukum formal dan sistem administratif modern.

PT SSLL menggugat PT KAI ke Pengadilan Negeri Surabaya pada Oktober 2010 dengan tuduhan wanprestasi terkait penghentian kerja sama secara sepihak. Selain itu, PT SSLL mengklaim hak atas pengelolaan dan investasi yang telah dilakukan berdasarkan perjanjian kerja sama sebelumnya. Gugatan ini kemudian berlanjut hingga ke Pengadilan Tinggi dan Mahkamah Agung, yang akhirnya memenangkan PT SSLL dalam aspek kontraktual KSO, namun tidak mengubah status kepemilikan lahan yang secara resmi tetap berada di bawah pengelolaan PT KAI sebagai asset negara¹⁹. Penertiban tersebut dilakukan dengan dukungan aparat kepolisian dan TNI, sehingga menyebabkan banyak pedagang kehilangan tempat usaha secara mendadak dan menimbulkan keresahan yang cukup luas di kalangan pelaku usaha kecil maupun para pekerja di kawasan tersebut. Kepala Daerah Operasi 8 PT KAI saat itu, Maulana Nurcholis, menegaskan bahwa PT KAI tidak memiliki hubungan kerja sama dengan pengguna stan yang tidak resmi dan bahwa setiap pengguna harus memiliki izin untuk menjalankan usahanya di lahan milik negara.

5. Akhir Sengketa dan Transformasi Stasiun (2013-2014)

Pada tahun 2013 hingga 2014, sengketa lahan kawasan Stasiun Semut Surabaya yang melibatkan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), pengusaha lokal, dan Pemerintah Kota Surabaya memasuki tahap penyelesaian yang konkret melalui tindakan penertiban tegas oleh PT KAI. Dalam kerangka pemikiran Max Weber, langkah ini mencerminkan penerapan kekuasaan legal-rasional, di mana PT KAI sebagai institusi negara bertindak berdasarkan legitimasi formal yang bersumber pada hukum tertulis dan perjanjian-perjanjian sebelumnya yang secara sah telah berakhir. PT KAI, sebagai pemegang otoritas administratif atas lahan negara, menafsirkan kewenangannya dalam kerangka dominasi birokratis—yakni suatu bentuk kekuasaan yang dijalankan melalui sistem aturan, prosedur, dan hierarki yang jelas, sebagaimana dijelaskan oleh Weber dalam tipologi kekuasaan modern²⁰. Langkah pengosongan menyeluruh terhadap area yang masih ditempati oleh para pengusaha dilakukan sebagai bagian dari upaya rasionalisasi dan optimalisasi asset negara, dengan tujuan menata ulang kawasan yang selama ini dianggap dikuasai secara tidak sah. Untuk memastikan pelaksanaan berjalan tertib, PT KAI melakukan koordinasi intensif dengan aparat keamanan, termasuk kepolisian dan Satpol PP, sebagai bentuk pelaksanaan kekuasaan negara secara koersif namun sah menurut hukum. Surat pemberitahuan resmi dilayangkan kepada para pengusaha dengan disertai tenggat waktu pengosongan secara sukarela.

B. Dampak Sosial Dalam Sengketa Stasiun Semut

1. Dampak Terhadap Pelestarian Bangunan Bersejarah

Dari sisi arsitektur, Stasiun Semut mengadopsi gaya Indische Empire yang merupakan hasil rasionalisasi budaya kolonial—suatu bentuk penyesuaian desain Eropa dengan realitas iklim tropis lokal yang tidak hanya berfungsi praktis, tetapi juga mencerminkan legitimasi simbolik kolonialisme melalui estetika bangunan²¹. Ciri khas seperti langit-langit tinggi dan sistem ventilasi silang menggambarkan akulturasi budaya yang khas dalam bangunan kolonial ini, yang dalam pandangan Weber dapat dimaknai sebagai hasil interaksi antara nilai budaya (Wertrational) dan fungsi instrumental (Zweckrational). Selain memiliki nilai estetis, bangunan ini secara historis juga berfungsi sebagai simbol perjalanan modernisasi dan perkembangan ekonomi wilayah Surabaya pada masa lampau, sehingga keberadaannya menyimpan nilai tindakan sosial bermakna bagi masyarakat urban masa kini.

¹⁷ Kementerian BUMN RI, *Strategi Revitalisasi Aset BUMN dalam Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Nasional* (Jakarta: Kementerian BUMN, 2022), diakses 5 Juli 2025.

¹⁸ Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 501 K/Pdt/2014, hlm. 23.

¹⁹ Max Weber, *The Theory of Social and Economic Organization* (New York: Oxford University Press, 1947), hlm. 328–330

²⁰ Santosa, *Arsitektur Kolonial di Indonesia: Studi Gaya Indische Empire dan Perkembangannya* (Yogyakarta: Penerbit Andi, 2017), hlm. 102–108.

Kondisi ini mencerminkan lemahnya koordinasi sosial antara pemerintah, pengelola aset, serta masyarakat yang memiliki kepentingan dan peran dalam pelestarian budaya. Akibatnya, nilai sosial dan budaya yang melekat pada Stasiun Semut berisiko mengalami penggeseran atau bahkan hilang, jika tidak ada integrasi yang baik antara kepentingan ekonomi dan pelestarian warisan budaya dalam pengelolaannya. Hal ini juga menunjukkan bahwa pelestarian bangunan bersejarah tidak dapat hanya bertumpu pada kebijakan formal atau perlindungan hukum semata, tetapi harus didukung oleh kesadaran kolektif dan partisipasi aktif masyarakat sebagai bagian dari tindakan sosial yang mempertahankan identitas ruang²¹. Dalam konteks teori Max Weber, absennya rasionalitas nilai (Wertrational) dalam kebijakan pengelolaan dapat menyebabkan tereduksinya makna sosial budaya dari situs bersejarah menjadi sekadar objek ekonomi.

Pemerintah Kota memiliki peran sebagai regulator dan pelindung kepentingan umum, termasuk dalam pelestarian warisan budaya dan pembangunan kota yang berkelanjutan. Namun, dalam implementasinya, hubungan antara kekuasaan formal yang dijalankan oleh PT KAI dan Pemerintah Kota dengan kelompok pengusaha kecil di kawasan Stasiun Semut menunjukkan pola dominasi yang, menurut Max Weber, merupakan bentuk kekuasaan legal-rasional, di mana legitimasi bersumber dari sistem hukum dan otoritas administratif yang sah²². Di sisi lain, para pengusaha kecil, meskipun tidak memiliki dasar hukum formal, mengandalkan bentuk legitimasi yang berakar pada keberadaan historis, kontribusi ekonomi jangka panjang, serta keterikatan sosial di lingkungan tersebut. Ketegangan muncul ketika dua bentuk legitimasi tersebut—formal birokratis dan sosial historis—beroperasi dalam ruang yang sama tanpa adanya mekanisme integrasi yang memadai.

Situasi ini mencerminkan interaksi antara kewenangan legal-rational yang dijalankan oleh PT KAI dan Pemerintah Kota, dengan pengaruh sosial-kultural yang muncul dari pelaku ekonomi dan masyarakat lokal. Dalam kerangka teori Max Weber, hal ini menunjukkan terjadinya dinamika antara struktur kekuasaan formal yang bertumpu pada hukum dan regulasi, dengan tindakan sosial yang dimaknai oleh pengalaman kolektif, nilai-nilai komunitas, dan sejarah lokal. Ketika kebijakan pengelolaan kawasan tidak mempertimbangkan aspek sosial yang telah terbentuk secara organik, maka muncul resistensi sebagai bentuk pertahanan terhadap identitas ruang yang dianggap bagian dari eksistensi mereka²³.

Dari perspektif Weber, situasi ini juga menggarisbawahi pentingnya legitimasi kekuasaan. Legitimasi formal tanpa dukungan akar sosial dapat menyebabkan ketegangan dan konflik berkepanjangan,

sedangkan legitimasi sosial saja tanpa pengakuan legal juga sulit mengubah dinamika pengelolaan aset yang berbasis institusi negara.

2. Ancaman Terhadap Nilai Sejarah dan Arsitektur

Revitalisasi Stasiun Semut di kawasan Kota Lama Surabaya sejak awal 2000-an menjadi simbol transformasi ruang perkotaan yang tidak terlepas dari dinamika kekuasaan antara aktor-aktor sosial dengan posisi dan otoritas berbeda. Melalui lensa teori Max Weber, proses ini dapat dilihat sebagai pertemuan antara tindakan sosial, bentuk kekuasaan, dan otoritas yang saling berinteraksi dalam masyarakat modern. PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), sebagai pengelola aset negara, merepresentasikan kekuasaan rasional-legal—yakni kekuasaan yang berlandaskan legitimasi hukum dan tata kelola formal²⁴. Kebijakan PT KAI mengalihfungsikan Stasiun Semut menjadi ruang komersial menegaskan tindakan rasional-instrumental (zweckrational), yang terutama berorientasi pada efisiensi ekonomi dan peningkatan pendapatan non-angkutan. Revitalisasi tersebut bukan hanya merupakan pendekatan teknis, tetapi juga mencerminkan bagaimana otoritas legal digunakan untuk mengatur ulang fungsi ruang dan tatanan sosial secara formal.

3. Konflik Sosial Antara Pengusaha dan PT KAI

Revitalisasi kawasan Stasiun Semut oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) sejak awal 2000-an menjadi bagian dari upaya transformasi aset negara ke arah pemanfaatan yang lebih ekonomis²⁴. Kebijakan ini mencerminkan pelaksanaan otoritas rasional-legal, sebagaimana dikemukakan oleh Max Weber, di mana kekuasaan dijalankan berdasarkan aturan formal, hukum, dan struktur organisasi yang sah. Tindakan PT KAI yang menarik kembali penguasaan lahan dan merancang ulang fungsi stasiun sesuai dengan kebutuhan komersial menunjukkan bentuk tindakan rasional instrumental (zweckrational), yang berorientasi pada efisiensi dan tujuan bisnis jangka panjang. Namun, pendekatan ini kemudian menimbulkan konflik sosial ketika berhadapan dengan realitas pengusaha kecil dan pelaku ekonomi informal yang telah lama menggantungkan hidupnya pada aktivitas ekonomi di kawasan tersebut.

Dalam perspektif Weberian, kelompok ini menjalankan bentuk kekuasaan sosial yang tidak didasarkan pada legalitas formal, tetapi pada tindakan tradisional dan afektif yakni praktik yang tumbuh dari kebiasaan turun-temurun, ikatan emosional terhadap tempat, serta peran ekonomi lokal yang telah mengakar kuat di masyarakat²⁵. Ketika dua bentuk kekuasaan ini bertemu—otoritas rasional-legal dari negara melalui PT KAI dan legitimasi sosial

²¹ Novri Susan, *Pengantar Sosiologi* (Jakarta: Perpustakaan Nasional, 2009), hlm. 112–113.

²² Max Weber, *The Theory of Social and Economic Organization* (New York: Oxford University Press, 1947), hlm. 166–171.

²³ Novri Susan, *Pengantar Sosiologi* (Jakarta: Perpustakaan Nasional, 2009),

hlm. 48.

²⁴ Kompas.com, “Buntut Pengusuran, PT KAI Digugat Rp 141,5 Miliar,” 26 Mei 2014, diakses 4 Juli 2025

²⁵ Max Weber, *The Theory of Social and Economic Organization* (New York: Oxford University Press, 1947), hlm. 166–168.

berbasis komunitas dari para pengusaha lokal—maka muncullah ketegangan yang mencerminkan konflik struktural antara sistem formal modern dan praktik sosial tradisional. Ketimpangan ini diperparah oleh terbatasnya ruang dialog serta absennya mekanisme partisipatif yang memungkinkan kompromi antara kedua kepentingan tersebut. Weber menegaskan bahwa konflik semacam ini terjadi ketika struktur dominasi legal-rasional tidak mampu mengakomodasi tindakan sosial yang bermakna secara kultural dan historis.

Weber menyatakan bahwa tindakan sosial tidak selalu rasional dalam arti hukum atau ekonomi, melainkan juga dapat dilandasi oleh tradisi, nilai, dan afeksi yang tumbuh dari pengalaman hidup sehari-hari. Dalam konteks ini, keterlibatan para pedagang di kawasan Stasiun Semut mencerminkan bentuk tindakan sosial yang bermakna secara subjektif²⁶. Hal ini sering kali tidak diakui oleh struktur formal karena tidak tercatat dalam sistem dokumentasi resmi. Akibatnya, ketika otoritas rasional-legal diberlakukan tanpa ruang dialog atau pengakuan terhadap nilai sosial tersebut, ketegangan dan resistensi pun muncul. Dengan demikian, ketidakseimbangan ini menunjukkan bagaimana kekuasaan formal dan struktur birokrasi modern dapat mengabaikan makna sosial yang dimiliki oleh kelompok subordinat, yang dalam teori Weber merupakan bagian dari dinamika hubungan kekuasaan dalam masyarakat modern. Penyelesaian konflik semacam ini menuntut pendekatan yang tidak hanya rasional secara administratif, tetapi juga mampu membaca dan menghargai makna tindakan sosial yang dijalankan oleh masyarakat lokal.

Keterlibatan aparat keamanan dalam proses pengosongan turut memperkuat persepsi konflik. Pendekatan yang menekankan ketertiban hukum memang sah dalam kerangka rasional-legal, namun juga dapat menimbulkan respons emosional dan ketegangan sosial dari kelompok terdampak. Sebagian masyarakat mendukung kebijakan ini sebagai bagian dari penataan kota, sedangkan lainnya menekankan pentingnya perlindungan terhadap pelaku ekonomi lokal yang telah lama berkontribusi dalam kehidupan kawasan tersebut. Pemberitaan media lokal memperlihatkan narasi ganda. Satu sisi menggambarkan revitalisasi sebagai langkah menuju keteraturan dan modernisasi, sedangkan sisi lain menyoroti potret masyarakat yang terdampak dan kehilangan ruang usaha. Beragamnya sudut pandang tersebut mencerminkan realitas sosial yang kompleks dan saling berhadapan²⁷.

4. Perubahan Fungsi Sosial Bagi Masyarakat

Sebelum mengalami revitalisasi, Stasiun Semut di Surabaya tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas transportasi, tetapi juga sebagai ruang sosial yang hidup²⁸. Kawasan ini

menjadi tempat interaksi warga, aktivitas ekonomi informal, dan pusat pertemuan komunitas lokal. Pedagang kecil, penjual makanan, dan pengguna jasa stasiun memanfaatkan area peron, halaman, dan koridor sebagai ruang bersama. Fungsi sosial ini berkembang secara organik dan menjadikan stasiun sebagai bagian integral dari kehidupan sehari-hari masyarakat sekitar. Dalam perspektif Max Weber, dinamika tersebut dapat dipahami sebagai bentuk tindakan sosial yang dilandasi oleh nilai-nilai tradisional dan afektif. Masyarakat memaknai keberadaan stasiun bukan hanya sebagai infrastruktur transportasi, tetapi sebagai ruang yang memiliki fungsi sosial-kultural²⁹. Tindakan ekonomi para pedagang, misalnya, tidak hanya dimotivasi oleh rasionalitas instrumental (zweckrational), tetapi juga oleh relasi sosial yang terbentuk secara historis dan emosional antara pelaku usaha, pengguna, dan ruang itu sendiri.

Ketegangan ini bukan semata karena perbedaan kepentingan ekonomi, tetapi karena hilangnya legitimasi sosial atas ruang yang dianggap sebagai bagian dari kehidupan kolektif³⁰. Dalam kerangka pemikiran Weber, hal ini mencerminkan konflik antara jenis tindakan sosial yang berbeda: di satu sisi, tindakan legal-rasional dari institusi formal seperti PT KAI yang beroperasi dalam kerangka aturan dan efisiensi; di sisi lain, tindakan sosial masyarakat yang didorong oleh nilai (wertrational) atau hubungan emosional (afektif) yang telah mengakar dalam praktik sehari-hari. Ketika otoritas legal melakukan intervensi terhadap ruang-ruang yang sebelumnya memiliki makna sosial bagi komunitas lokal tanpa adanya mediasi atau pengakuan terhadap nilai-nilai tersebut, maka muncul kondisi yang disebut Weber sebagai “kekosongan legitimasi” dari perspektif masyarakat. Untuk itu, penting adanya upaya yang menjembatani kedua bentuk legitimasi ini—yakni legal formal dan sosial kultural—agar proses perubahan ruang tidak hanya sah secara administratif, tetapi juga dapat diterima secara sosial dan meminimalkan konflik antar aktor yang berbeda posisi dan kepentingan.

Dalam pendekatan Weberian, perubahan ini mencerminkan pergeseran bentuk kekuasaan dari tindakan sosial yang didasarkan pada nilai-nilai tradisional dan relasi afektif menuju dominasi rasional-legal yang mengutamakan efisiensi, ketertiban administratif, dan orientasi ekonomi. Ketika struktur birokratis memaksakan tata kelola ruang tanpa mempertimbangkan dimensi makna subjektif yang telah dibentuk secara historis oleh komunitas lokal, maka terjadi disonansi antara sistem formal dan realitas sosial. Weber menekankan pentingnya memahami tindakan sosial sebagai respons yang bermakna bagi individu dan kelompok, bukan sekadar sebagai objek pengaturan.

Pemahaman terhadap fungsi sosial ruang publik menjadi penting agar proses revitalisasi tidak hanya berhasil

²⁶ Max Weber, *The Theory of Social and Economic Organization*, hlm. 88–89

²⁷ DetikNews, “Kasus Ruko Semut Indah, PT KAI Diharap Jangan Main

Hakim Sendiri,” 11 November 2014, diakses 5 Juli 2025

²⁸ Koran Surya, “Hari Ini PT KAI Eksekusi Indo Plaza,” 3 Oktober 2014

²⁹ Max Weber, *The Theory of Social and Economic Organization* (New York: Oxford University Press, 1947), hlm. 115–117.

³⁰ Max Weber. *The Theory Of Social And Economic Organization*, (New York: Oxford University Press, 1947), hlm. 166–171

secara administratif, tetapi juga responsif terhadap dinamika sosial masyarakat. Dalam perspektif Weber, hal ini berarti mengakui bahwa legitimasi tidak hanya bersumber dari sistem hukum formal (legal-rasional), tetapi juga dari pengakuan masyarakat terhadap makna sosial ruang yang telah mereka bentuk melalui tindakan sehari-hari, baik yang bersifat tradisional, afektif, maupun berbasis nilai (wertrational). Ketika kebijakan pembangunan mengabaikan bentuk-bentuk legitimasi non-formal ini, Weber mengingatkan akan potensi munculnya resistensi sosial karena kebijakan tersebut tidak selaras dengan orientasi makna yang dijalani individu dan kelompok.

C. Dampak Hukum Dalam Sengketa Stasiun Semut

1. Dampak Hukum dan Regulasi

Sengketa antara pengusaha kecil dan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) di kawasan Stasiun Semut tidak dapat dipahami hanya dari sudut pandang ekonomi semata, melainkan juga berkaitan erat dengan problem legalitas ruang dan dinamika penguasaan aset publik oleh negara. Dalam konteks ini, konflik antara warga dan institusi negara dapat ditinjau menggunakan teori kekuasaan legal-rasional dari Max Weber, yang menjelaskan bahwa bentuk kekuasaan modern bersumber dari legitimasi hukum dan peraturan formal yang diakui secara legal oleh masyarakat. Weber menekankan bahwa dalam struktur negara modern, birokrasi memperoleh otoritas melalui aturan-aturan yang tertulis, bukan berdasarkan kharisma atau tradisi semata. Dalam kerangka ini, tindakan PT KAI untuk melakukan pengosongan lahan, penghentian kerja sama operasional, serta penyegelan terhadap kios dan ruko yang dianggap tidak memiliki legalitas formal merupakan bentuk konkret dari pelaksanaan kekuasaan legal-rasional. PT KAI sebagai lembaga yang mengelola aset negara berlandaskan pada struktur hukum dan administrasi yang sah, sehingga kebijakan yang mereka ambil memperoleh legitimasi dari perangkat hukum negara, termasuk peraturan agraria, kontrak kerja sama, dan instruksi pengelolaan aset dari pemerintah pusat.

Dalam kerangka teori Max Weber, dominasi legal-rasional yang dijalankan oleh PT KAI mencerminkan bentuk kekuasaan modern yang sah secara hukum, namun tidak selalu sepenuhnya diterima secara sosial. Weber menekankan bahwa kekuasaan legal-rasional berfungsi melalui struktur birokrasi dan aturan yang sistematis, tetapi dalam praktiknya, kekuasaan ini bisa menimbulkan ketegangan apabila tidak disertai legitimasi dari tindakan sosial masyarakat yang terdampak. Dalam kasus Stasiun Semut, tindakan pengosongan yang dilakukan atas dasar peraturan pemerintah dan kebijakan korporasi memang sah secara administratif, tetapi bertemu dengan realitas sosial di mana pengusaha kecil telah lama memproduksi dan menggunakan ruang tersebut berdasarkan praktik ekonomi harian dan relasi sosial jangka

panjang.

Ketegangan ini memperlihatkan adanya jurang antara rasionalitas formal yang berorientasi pada efisiensi dan ketertiban ruang, dengan rasionalitas tindakan sosial yang dibentuk oleh kebutuhan, nilai lokal, dan makna historis. Weber menyebut perbedaan ini sebagai hasil dari cara-cara berbeda dalam memberi makna terhadap tindakan—di mana negara bertindak berdasarkan hukum tertulis (zweckrational), sedangkan masyarakat kerap bertindak berdasarkan nilai (wertrational) atau tradisi.

Dalam perspektif Max Weber, resistensi para pedagang terhadap kebijakan penertiban dapat dipahami sebagai bentuk tindakan sosial yang bermakna secara subjektif bagi pelakunya. Weber membedakan jenis-jenis tindakan sosial, dan dalam konteks ini, perilaku para pedagang mencerminkan tindakan tradisional—berdasarkan kebiasaan yang telah berlangsung lama—and tindakan bernilai (wertrational), yakni didorong oleh keyakinan terhadap pentingnya mempertahankan ruang hidup dan aktivitas ekonomi mereka. Meskipun tidak dilindungi oleh kekuasaan legal-formal, tindakan mereka mengandung legitimasi sosial yang kuat dalam komunitas setempat.

Beberapa pengusaha mencoba menempuh jalur hukum perdata untuk mempertahankan hak mereka. Mereka menggugat PT KAI ke pengadilan atas dasar pengusiran sepihak dan pelanggaran terhadap perjanjian sewa. Akan tetapi, mayoritas gugatan tersebut tidak berhasil, lantaran lemahnya posisi hukum para penggugat. Kebanyakan dari mereka hanya memiliki bukti pembayaran sewa berupa kuitansi atau surat perjanjian tidak resmi yang tidak diakui sebagai bukti kuat di mata hukum. PT KAI sendiri menggunakan perangkat hukum yang berlaku untuk memperkuat tindakannya. Mulai dari somasi, pemberitahuan pengosongan, hingga pengajuan permintaan bantuan pengamanan kepada aparat penegak hukum seperti kepolisian dan Satpol PP³¹. Semua tindakan ini dianggap sah karena didasarkan pada hak pengelolaan dan mandat perusahaan untuk mengoptimalkan pemanfaatan aset negara. Strategi hukum PT KAI sangat sistematis dan terstruktur, menunjukkan keunggulan dalam sumber daya hukum dan administrasi yang sulit ditandingi oleh para penyewa kecil.

2. Peran Lembaga Peradilan dan Pemerintah

Peran lembaga peradilan dalam sengketa Stasiun Semut mencerminkan tantangan struktural dalam sistem hukum Indonesia. Meskipun secara teoritis pengadilan adalah tempat menegakkan keadilan, dalam praktiknya pengadilan sering kali berpihak pada institusi formal yang memiliki kekuatan legal dan sumber daya. PT KAI sebagai BUMN besar memiliki akses terhadap tim hukum profesional, dokumen legal lengkap, serta pengalaman dalam menangani konflik serupa di berbagai daerah. Hal ini membuat posisi mereka sangat kuat dalam proses hukum,

³¹ Kementerian Perhubungan RI, "Prosedur Penertiban dan Revitalisasi Aset PT KAI," 2020, diakses 5 Juli 2025, dari

baik di tingkat pengadilan negeri maupun banding. Sebaliknya, para pengusaha kecil di Stasiun Semut umumnya tidak memiliki kemampuan untuk mengakses bantuan hukum profesional, bahkan sekadar memahami hak-hak mereka secara hukum pun masih terbatas³². Ketika mereka menggugat, banyak dari mereka tidak memiliki pendampingan hukum yang memadai, dan harus menghadapi biaya proses hukum yang tinggi, lama, dan kompleks. Akibatnya, proses pengadilan justru menjadi alat legitimasi tindakan sepihak, bukan sebagai ruang pembelaan yang adil.

Peran pemerintah, baik pusat maupun daerah, dalam kasus ini juga tergolong pasif. Pemerintah Kota Surabaya misalnya, tidak memiliki regulasi khusus atau instrumen hukum yang dapat melindungi para pelaku usaha informal di atas lahan negara, meskipun kelompok ini jelas menjadi bagian dari ekosistem ekonomi kota³³. Pemerintah lebih berperan sebagai penengah untuk menjaga ketertiban umum daripada sebagai pelindung hak ekonomi rakyat kecil. Ketidakhadiran pemerintah dalam tahap awal konflik menyebabkan situasi berkembang liar tanpa arah penyelesaian yang berkeadilan. Padahal, secara konstitusional, negara memiliki tanggung jawab untuk melindungi warga negara yang lemah dalam menghadapi dominasi institusi besar. Dalam kasus Stasiun Semut, pemerintah gagal menjalankan prinsip keadilan sosial sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat (4) tentang ekonomi kerakyatan⁹¹. Tidak adanya mekanisme perlindungan hukum terhadap penyewa informal juga menunjukkan kelemahan dalam kebijakan agraria dan pengelolaan aset negara. Selain itu, kelembagaan hukum dan kebijakan di Indonesia masih belum mengintegrasikan aspek sosial ke dalam kerangka hukum pengelolaan aset negara.

3. Analisis Kritis Terhadap Kebijakan dan Penegakan Hukum

Sengketa antara pengusaha kecil dan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) di Stasiun Semut mengungkap persoalan struktural yang lebih mendalam daripada sekadar konflik kepemilikan lahan atau pengelolaan aset negara. Dalam kerangka teori Max Weber, konflik ini dapat dilihat sebagai benturan antara dua bentuk kekuasaan: kekuasaan legal-rasional yang dijalankan oleh lembaga formal melalui sistem hukum dan aturan administratif, dengan tindakan sosial bermakna dari masyarakat yang tidak selalu memiliki dasar hukum formal, namun memiliki legitimasi sosial dan historis yang kuat.

PT KAI, sebagai Badan Usaha Milik Negara, mengoperasikan kewenangan berdasarkan kerangka legal-formal yang sah. Weber menyebut ini sebagai Herrschaft durch rationale Regeln (kekuasaan melalui aturan rasional),

di mana tindakan lembaga dijalankan oleh birokrasi profesional yang memiliki otoritas sah berdasarkan peraturan tertulis dan hierarki kelembagaan⁹⁴. Dalam sistem ini, kebijakan pengosongan, revitalisasi, dan optimalisasi aset negara sepenuhnya sah dari perspektif administratif. PT KAI memiliki keunggulan struktural—akses terhadap sumber daya hukum, perlindungan dari regulasi pemerintah, dan kapasitas institusional—yang semuanya memperkuat legitimasi legal mereka.

Dalam perspektif teori Max Weber, kondisi ini menggambarkan ketimpangan struktural yang muncul akibat dominasi kekuasaan legal-rasional atas tindakan sosial yang memiliki legitimasi berbasis nilai dan tradisi. Weber menekankan bahwa dalam masyarakat modern, hukum dan birokrasi beroperasi secara impersonal dan prosedural, di mana legitimasi bersumber dari aturan tertulis dan struktur formal. Namun, ketika sistem hukum tidak mampu menangkap kompleksitas makna sosial yang dijalankan oleh kelompok masyarakat, seperti pedagang kecil di kawasan Stasiun Semut, maka terjadi jurang antara legalitas formal dan keadilan substantif.

4. Evaluasi Kebijakan Revitalisasi BUMN Transportasi

Program revitalisasi aset-aset Badan Usaha Milik Negara (BUMN), khususnya di sektor transportasi seperti PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), merupakan bagian dari strategi nasional untuk mendorong efisiensi manajerial dan optimalisasi pendapatan perusahaan. Aset-aset yang sebelumnya dianggap tidak produktif diarahkan untuk dimanfaatkan secara ekonomis, salah satunya melalui alih fungsi menjadi pusat komersial³⁴. Dalam kerangka makroekonomi, kebijakan ini tampak rasional karena mampu memberikan kontribusi pada keuangan negara dan mendukung pertumbuhan infrastruktur. Namun dalam implementasinya, kebijakan revitalisasi seringkali mengabaikan aspek sosial, historis, dan kultural yang melekat pada ruang fisik yang direvitalisasi⁹⁵. Kasus Stasiun Semut di Surabaya menjadi ilustrasi konkret dari bagaimana pendekatan teknokratis dalam pengelolaan aset negara dapat menimbulkan konflik sosial yang kompleks. PT KAI, sebagai pengelola resmi aset, menjalankan program revitalisasi dengan narasi efisiensi dan modernisasi. Akan tetapi, pendekatan ini bersifat top-down dan minim partisipasi publik, khususnya dari komunitas lokal yang telah lama menggantungkan penghidupan mereka pada ruang tersebut. Para pelaku usaha mikro yang selama bertahun-tahun berdagang di area stasiun justru tersisih tanpa perlindungan hukum dan sosial yang layak.

Evaluasi terhadap kebijakan ini menunjukkan bahwa revitalisasi aset negara cenderung terlalu berorientasi pada

³² Diva Sabrina dan Kevin R.F.D., *Tantangan Struktural dan Sosial dalam Implementasi Bantuan Hukum Gratis di Indonesia*, Jurnal Mahasiswa Universitas Negeri Semarang, 2022, hlm. 10-14

³³ Institute for Criminal Justice Reform (ICJR), *Menjawab Tantangan untuk Terciptanya Sistem Peradilan yang Adil di Indonesia*, Jakarta: ICJR, 2023, diakses 5 Juli 2025 : <https://icjr.or.id/menjawab-tantangan-untuk-terciptanya-sistem-peradilan-yang-adil-di-indonesia/>

³⁴ Kementerian BUMN RI, *Strategi Revitalisasi Aset BUMN dalam Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, Jakarta, 2022, diakses 5 Juli 2025 <https://bumn.go.id/strategi-revitalisasi-aset-bumn/>

nilai ekonomi semata. Pendekatan seperti ini bertentangan dengan prinsip-prinsip *good governance*, yang seharusnya menekankan aspek partisipasi, transparansi, akuntabilitas, serta keadilan sosial. Dalam konteks pengelolaan ruang publik, partisipasi masyarakat terdampak bukan sekadar formalitas, tetapi bagian penting dari proses perumusan kebijakan yang inklusif. Sayangnya, dalam kasus Stasiun Semut, tidak ditemukan adanya dialog publik yang bermakna, apalagi studi dampak sosial dan budaya yang mendalam sebelum proses pengosongan dilakukan. Selain itu, absennya kerangka hukum yang memberikan perlindungan terhadap pelaku ekonomi informal memperlihatkan celah besar dalam kebijakan revitalisasi. Banyak dari para pedagang yang menggantungkan hidup di stasiun tidak memiliki kontrak hukum formal, sehingga mudah dikategorikan sebagai “penghuni liar” dan dikesampingkan dari proses pengambilan keputusan³⁵. Dalam konteks ini, negara gagal menjalankan mandat konstitusional untuk melindungi hak atas penghidupan yang layak dan keadilan sosial bagi semua warga³⁶.

5. Implikasi Sengketa Terhadap Kasus Serupa di Indonesia

Sengketa antara pengusaha kecil dan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) di Stasiun Semut bukanlah peristiwa yang berdiri sendiri atau bersifat insidental. Di berbagai daerah di Indonesia, pola serupa berulang: masyarakat memanfaatkan aset negara selama bertahun-tahun, kemudian kebijakan berubah secara sepihak oleh BUMN atau instansi pemerintah, diikuti dengan proses pengosongan yang kerap berlangsung paksa dan disertai konflik hukum berkepanjangan. Beberapa kasus yang mencerminkan pola ini terjadi di Stasiun Tawang (Semarang), Stasiun Purwosari (Solo), hingga Lawang Sewu yang dulunya menjadi ruang publik informal sebelum direvitalisasi menjadi tempat wisata sejarah. Pola yang sama ini mencerminkan adanya masalah struktural dalam tata kelola aset negara, khususnya terkait ruang publik yang selama ini difungsikan secara informal oleh warga³⁷. Masalah utama terletak pada ketidadaan kerangka hukum yang melindungi hak-hak sosial dan ekonomi masyarakat yang telah memanfaatkan ruang-ruang tersebut dalam jangka panjang. Dalam sistem hukum formal, narasi legalitas hampir selalu berada di pihak perusahaan atau negara sebagai pemilik sah aset, sementara narasi keadilan sosial dan hak historis masyarakat nyaris tidak mendapatkan tempat.

Implikasi dari pola ini cukup serius. Ketika kebijakan negara dianggap hanya berpihak kepada kepentingan korporasi dan mengabaikan hak-hak warga kecil, maka kepercayaan publik terhadap institusi negara akan menurun.

Keraguan ini dapat berdampak luas, termasuk munculnya perlawanan sosial yang lebih keras, protes publik, hingga ketegangan³⁸ antara negara dan masyarakat sipil. Keberulangan konflik semacam ini menunjukkan perlunya reformasi menyeluruh dalam kebijakan pengelolaan aset negara, terutama yang menyangkut ruang publik dan aset budaya yang telah berinteraksi lama dengan masyarakat lokal. Langkah pertama dalam reformasi ini adalah merumuskan aturan perlindungan terhadap penyewa informal yang telah bermukim atau beraktivitas dalam jangka panjang di atas lahan negara.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini penulis menemukan bahwa revitalisasi Stasiun Semut oleh PT KAI sejak awal 2000-an memicu perubahan signifikan dalam pemanfaatan ruang dan relasi sosial ekonomi di kawasan tersebut. Upaya transformasi stasiun menjadi pertokoan modern, yang dilakukan sebagai bagian dari optimalisasi aset perusahaan, menimbulkan berbagai dinamika konflik dengan pelaku usaha kecil dan masyarakat lokal yang telah lama menggantungkan hidupnya di lingkungan stasiun. Ketidakhadiran skema relokasi atau kompensasi yang memadai serta kurangnya partisipasi publik memperkuat ketegangan antara kepentingan korporasi dan masyarakat.

Konflik ini berkembang secara bertahap, mulai dari penertiban administratif, eskalasi sosial, hingga ke jalur hukum formal. Dampak dari proses tersebut cukup luas, seperti berkurangnya akses penghidupan bagi kelompok masyarakat tertentu, perubahan identitas sosial kawasan, dan beralihnya fungsi ruang publik menjadi kawasan komersial yang lebih tertutup. Revitalisasi tersebut juga menghadirkan tantangan signifikan dalam menjaga nilai sejarah dan arsitektur bangunan cagar budaya. Proses transformasi yang cenderung berfokus pada aspek keuntungan ekonomi berpotensi menghilangkan elemen-elemen warisan budaya yang penting bagi Kota Surabaya. Meskipun upaya pemugaran dan pelestarian telah dilakukan melalui kolaborasi beberapa pihak, perlindungan terhadap warisan budaya masih membutuhkan penguatan yang lebih besar.

Penelitian ini menekankan pentingnya pendekatan pengelolaan ruang kota yang seimbang dan berkelanjutan dengan memperhatikan aspek ekonomi, sosial, dan pelestarian budaya secara bersamaan. Pelaksanaan dialog terbuka, keterlibatan semua pemangku kepentingan, serta penguatan perlindungan hukum dan institusi pelestarian budaya sangat diperlukan agar proses transformasi ruang kota dapat memberikan manfaat bagi seluruh pihak

³⁵ Sari, Rina, *Partisipasi Publik dalam Kebijakan Pengelolaan Ruang Publik di Indonesia*, Jurnal Kebijakan Publik, Vol. 14, No. 3, Universitas Indonesia, 2022, hlm.112-117.

³⁶ Republik Indonesia, *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 33, Jakarta, 1945,

³⁷ Rina Sari, *Revitalisasi Ruang Publik dan Perlindungan Hak Sosial Masyarakat: Studi Kasus Stasiun Tawang dan Lawang Sewu*, Jurnal Kajian Hukum dan Sosial, Vol. 12, No. 2, Universitas Diponegoro, 2022, hlm. 120-125

³⁸ Novri Susan, *Pengantar Sosiologi* (Jakarta: Perpustakaan Nasional, 2009), hlm. 118– 120.

sekaligus menjaga kelestarian warisan sejarah.

B. Saran

Hasil penelitian ini menunjukkan perlunya kebijakan pengelolaan aset negara yang menyeluruh dan berkeadilan, terutama untuk aset yang memiliki nilai sejarah. Kebijakan optimalisasi aset yang dijalankan oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) setelah krisis moneter 1997–1998 selama ini terlalu berfokus pada aspek finansial, sehingga kurang memperhatikan dimensi sosial dan budaya yang melekat pada aset bersejarah seperti Stasiun Semut. Pengelola aset negara seharusnya mempertimbangkan tidak hanya aspek ekonomi, tetapi juga dampak sosial serta nilai-nilai budaya dalam setiap program revitalisasi dan pengembangan.

Transformasi kawasan Stasiun Semut yang berorientasi pada kepentingan komersial berisiko menghilangkan elemen-elemen asli yang memiliki nilai sejarah. Lemahnya peran lembaga pelestarian budaya dalam proses ini menunjukkan kebutuhan penguatan kelembagaan agar pengawasan dan perlindungan terhadap bangunan bersejarah dapat berjalan lebih efektif. Pemerintah daerah juga perlu menetapkan status cagar budaya secara formal untuk memberikan perlindungan hukum yang jelas dan mencegah alih fungsi yang merusak nilai budaya tanpa proses konfirmasi yang sesuai.

Ketimpangan akses terhadap keadilan juga menjadi persoalan penting, dimana masyarakat kecil seiring kekurangan sumber daya dan dukungan hukum dalam menghadapi institusi besar. Sistem peradilan yang lebih menekankan pada aspek formalitas perlu direformasi agar lebih berpihak kepada kelompok rentan. Penguatan lembaga bantuan hukum dan pengembangan mekanisme penyelesaian sengketa diluar pengadilan, seperti mediasi independen, dapat menjadi alternatif penyelesaian yang lebih adil dan partisipatif.

Penelitian ini merekomendasikan penerapan model pembangunan yang inklusif dalam setiap program revitalisasi. Konflik di Stasiun Semut merupakan konflik antara kekuasaan legal-formal negara dengan kekuasaan sosial dan budaya masyarakat lokal. Oleh sebab itu, masyarakat harus diposisikan sebagai mitra strategis yang dilibatkan aktif dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan. Model kemitraan yang memberikan peluang bagi pelaku usaha kecil untuk berpartisipasi secara berkelanjutan, seperti melalui prioritas penyewaan ruang usaha atau program pemberdayaan ekonomi, dapat menjaga keberlanjutan sosial dan ekonomi sekaligus melestarikan warisan budaya yang menjadi identitas masyarakat setempat.

DAFTAR PUSTAKA

A. Arsip & Dokumen

- Balai Pelestarian Cagar Budaya Trowulan. (2025, July 6). *Revitalisasi dan Pelestarian Stasiun Semut*. <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbtrw/revitalisasi-stasiun-semut/>

Institute for Criminal Justice Reform. (2023).

Menjawab tantangan untuk terciptanya sistem peradilan yang adil di Indonesia.

<https://icjr.or.id/menjawab-tantangan-untuk-terciptanya-sistem-peradilan- yang-adil-di-indonesia/>

Kementerian BUMN RI. (2022). *Strategi revitalisasi aset BUMN dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional*.

Kementerian Hukum dan HAM RI. (1999). *Undang-Undang RI Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia*.

Kementerian Hukum dan HAM RI. (2023). *Laporan tahunan sistem hukum dan keadilan sosial di Indonesia*.

<https://www.kemenkumham.go.id/laporan-tahunan-2023>

Kementerian Perhubungan RI. (2020). *Prosedur penertiban dan revitalisasi aset PT KAI*. <https://hubdat.dephub.go.id/prosedur-penertiban-pt-kai>

Mahkamah Agung Republik Indonesia. (2014). *Putusan Nomor 501 K/Pdt/2014*, 2–23.

Pemerintah Kota Surabaya. (2005). *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pelestarian Bangunan dan/atau Lingkungan Cagar Budaya*.

Pemerintah Republik Indonesia. (1963). *Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Negara Kereta Api*. Lembaran Negara Republik Indonesia No. 43.

Pemerintah Republik Indonesia. (1971). *Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan)*. Lembaran Negara Republik Indonesia No. 75.

Pemerintah Republik Indonesia. (1990). *Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api*. Lembaran Negara Republik Indonesia No. 82.

Pemerintah Republik Indonesia. (1998). *Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)*. Lembaran Negara Republik Indonesia No. 31.

Republik Indonesia. (1945). *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 28D ayat (1), Pasal 33*. <https://www.dpr.go.id/uu1945>

Republik Indonesia. (1992). *Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya*.

Republik Indonesia. (2010). *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*. Lembaran Negara Republik Indonesia No. 130.

Staatsblad van Nederlandsch-Indië. (1875). No. 141: *Verhooging der begroting voor 1875 ten behoeve van den aanleg van spoorwegen op Java*. Batavia:

Landsdrukkerij.

B. Surat Kabar

- Koran Surya. (2014, October 3). Hari ini PT KAI eksekusi Indo Plaza.
 Tempo. (2003, June 29). Nasib Stasiun Semut. *Majalah Tempo*, 18–20.

C. BUKU

- .Djuraid, H. M. (2015). *Jonan dan evolusi kereta api Indonesia*. Gramedia Pustaka Utama.
 Handinoto. (2010). *Arsitektur dan kota-kota di Jawa pada masa kolonial*. Graha Ilmu.
 ICOMOS. (1964). *The Venice Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites*. ICOMOS.
 Kartodirdjo, S. (1992). *Pendekatan ilmu sosial dalam metodologi sejarah*. Gramedia.
 Santosa. (2017). *Arsitektur kolonial di Indonesia: Studi gaya Indische Empire dan perkembangannya*. Penerbit Andi.
 Siregar, A. (2011). *Ruang publik, kota, dan identitas*. Pustaka Pelajar. Soemardjan, S. (2012). *Arsitektur kolonial di Indonesia*. Penerbit Obor Indonesia. Susan, N. (2009). *Pengantar sosiologi*. Perpustakaan Nasional.
 Weber, M. (1947). *The theory of social and economic organization* (A. M. Henderson & T. Parsons, Trans.). Oxford University Press.
 Weber, M. (1978). *Economy and society: An outline of interpretive sociology* (G. Roth & C. Wittich, Eds.). University of California Press.

D. Jurnal Ilmiah

- Ashidqi, Chandra Fandy. 2017. *Perkembangan Pemukiman Adi*. K. (2003). Sengketa tanah dan transformasi sosial di perkotaan. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 7(2), 231–233.
 Andrianto, D. (2010). *Cagar budaya Stasiun Semut: Pemaknaan masyarakat tentang nilai revitalisasi bangunan bersejarah di Kota Surabaya* (Skripsi Sarjana, Universitas Airlangga).
 Enjel, V. S. (2023). *Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota): Peranan selama masa transportasi tahun 1800–1900 di Surabaya* (Skripsi Sarjana, Universitas Hasanuddin).
 Fatikah, C., & Dwiridotjahjono, J. (2025). Strategi peningkatan pendapatan non- angkutan melalui optimalisasi aset di PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 8 Surabaya. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 9(1), 118–120.
 Hidayat, R. (2021). Tantangan pelestarian bangunan bersejarah dalam program revitalisasi kawasan perkotaan di Indonesia. *Jurnal Arsitektur dan Pelestarian Budaya*, 7(1), 45–46.

- Prasetyo, D. (2019). Konflik sosial akibat penggusuran di kawasan Stasiun Semut Surabaya. *Jurnal Sosiologi Urban*, 12(3), 123.
 Prasetyo, D. (2022). Konflik ruang dan transformasi aset negara: Studi kasus Stasiun Semut Surabaya. *Jurnal Kebijakan Publik dan Pembangunan*, 8(3), 77–78.
 Puspitasari, D. (2023). Pelestarian nilai kultural dalam revitalisasi aset negara. *Jurnal Antropologi Indonesia*, 38(2), 150–157.
 Putra, D. (2021). Keadilan substantif dalam sistem hukum Indonesia. *Jurnal Hukum dan Masyarakat*, 12(1), 45–46.
 Putri, M. R. A., Kismartini, & Rahman, A. Z. (2023). Kepemimpinan berkelanjutan dalam revitalisasi Kota Lama Semarang. *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 45–58.
 Sabrina, D., & Kevin, R. F. D. (2022). Tantangan struktural dan sosial dalam implementasi bantuan hukum gratis di Indonesia. *Jurnal Mahasiswa Universitas Negeri Semarang*, 10–14.
 Sari, R. (2022). Partisipasi publik dalam kebijakan pengelolaan ruang publik di Indonesia. *Jurnal Kebijakan Publik*, 14(3), 112–117.
 Sari, R. (2022). Pengelolaan aset negara dan dampak sosial dalam perspektif hukum. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 20(1), 102–105.
 Sari, R. (2022). Revitalisasi ruang publik dan perlindungan hak sosial masyarakat. *Jurnal Kajian Hukum dan Sosial*, 12(2), 120–125.
 Wibisono, T. K., Asfarilla, V., & Yuli, N. G. (2020). The concept of building revitalization.... *Journal of Architectural Research and Design Studies*, 4(1), 8–14.
 Wulandari, R. (2023). Dampak sosial program revitalisasi aset negara: Studi kasus Stasiun Semut Surabaya. *Jurnal Sosiologi Perkotaan*, 10(2), 55–60.
 Yasmin, R. (2017). *Desain interior Stasiun Surabaya Kota sebagai konservasi bangunan bersejarah* (Disertasi, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).

E. Internet

- DetikNews. (2014, November 11). Kasus Ruko Semut Indah, PT KAI diharap jangan main hakim sendiri.
 Kartika, C. T. (2020, November 20). Stasiun Semut, stasiun pertama di Surabaya. *Radar Surabaya*, 3 & 7.
 Kompas.com. (2014, May 26). Buntut penggusuran, PT KAI digugat Rp 141,5 miliar.
 Kompas.com. (2014, October 3). Sengketa, PT KAI eksekusi paksa ruko di kompleks Stasiun Semut.
 Wijayanto, J. (2024, January 29). Mengukur sejarah kata 'Semoet' pada Stasiun Surabaya Kota yang legendaris. *Radar Surabaya (Jawa Pos)*. <https://radarsurabaya.jawapos.com>