

PUSAKA SEJARAH MARITIM DI INDONESIA: KHASANAH, TANTANGAN, DAN STRATEGI PERLINDUNGANNYA¹

Abdul Wahid

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada
kang_ahid@ugm.ac.id

Abstrak

Sebagai sebuah negara kepulauan, Indonesia memiliki sejarah panjang dan peradaban maritim yang kaya. Lautan dan pantai telah menjadi faktor penting yang membentuk kehidupan sosial, ekonomi, dan identitas kultural negeri ini, yang semuanya diwariskan secara historis dari generasi ke generasi. Sayangnya, warisan sejarah maritim ini, baik yang bersifat bendawi maupun non-bendawi, kini secara perlahan mulai memudar dan bahkan terancam punah. Hal ini disebabkan oleh gabungan beberapa faktor diantaranya kurangnya kesadaran publik tentang keberadaannya, absennya upaya dari pemangku kepentingan untuk memliharanya, dan eksploitasi destruktif sumberdaya laut dan pantai. Makalah ini menyajikan sebuah ulasan tentang kekayaan warisan sejarah maritim Indonesia, baik yang bersifat bendawi maupun non-bendawi, kondisi terkini mereka termasuk tantangan dan ancaman yang dihadapinya, dan strategi-strategi yang bisa diterapkan untuk melindunginya. Melalui diskusi tersebut, makalah ini bermaksud memberikan kontribusi pada upaya-upaya yang terus dilakukan di Indonesia dan di negara-negara lainnya untuk mempromosikan makna penting warisan sejarah maritim, dan untuk membangun kesadaran akan pentingnya melakukan aksi-kolektif untuk menginventarisir, mengkaji, melindungi dan menyelamatkan mereka dari kepunahan.

Kata kunci: *pusaka sejarah maritim, warisan sejarah bendawi and non-bendawi, Indonesia, sejarah.*

MARITIME HISTORY HERITAGE IN INDONESIA: REPERTOIRE, CHALLENGES AND IT'S PROTECTION STRATEGIES

Abstract

As an archipelagic country, Indonesia has a rich and long maritime history and civilization. Marine and coastal resources have been an essential factor in shaping the social, economy, and cultural identity of the nation, which was transferred historically from generation to generation. Unfortunately, these rich maritime historical heritages, both tangible and intangible, are slowly fading away and even at risk of extinction. This is resulted from a combination of several factors, namely the lack of public awareness about their existence, the absence of initiatives from stakeholders to preserve them and the destructive exploitation of marine and coastal resources. This paper provides a survey on the richness of Indonesian maritime heritages, tangible as well as intangible ones, their current situations, including the threathening challenges, and the strategis that may be applied to preserve and protect their existence. In so doing, the papers seeks to contribute to the ongoing efforts in Indonesia and elsewhere in promoting the important of maritime heritages and the need to initiate a collective-action to inventorize, study, preserve, and hence save them from the risk of extinction.

Keywords: *maritime heritages, tangible and intangible heritages, Indonesia, history*

¹ Makalah ini merupakan pengembangan dari kertas kerja yang disampaikan dalam acara *Lawatan Sejarah Regional 2016, Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta*. Hotel Dina, Pemalang, 24 Mei 2016.

I. PENDAHULUAN

Secara geografis, Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki sekitar 13.000 gugusan pulau dengan garis panjang pantai kurang lebih 99.093 km,² yang juga merupakan terpanjang di dunia. Dari sudut pandang geo-politik dan ekonomi, kepulauan Indonesia dianggap memiliki posisi yang strategis karena berada di antara bentangan benua Asia dan Australia dan di perlintasan Samudra Hindia dan Pasifik. Kajian historis dan arkeologis telah membuktikan bahwa dengan kondisi geografis tersebut kepulauan Nusantara telah menjadi bagian dari dinamika sejarah global migrasi manusia Austronesia sejak periode kuno (pra-sejarah) (Bellwood, 2006) dan jaringan kegiatan perdagangan maritim dan pertukaran budaya dan agama sejak periode modern awal (Chaudhuri, 1985). Oleh karena itu, kepulauan Nusantara tidak hanya memiliki budaya dan peradaban maritim yang kuat, diantaranya ditandai dengan kemunculan berbagai kekuatan politik dan ekonomi berbasis maritim, tetapi juga sejarah panjang maritim dan berbagai peninggalannya yang luar biasa kaya.

Meski demikian, sejarah juga mencatat bahwa sejak Abad ke-16 Nusantara sebagai kekuatan maritim dunia mengalami titik balik yang dahsyat. Kedatangan bangsa-bangsa Eropa, awalnya Portugis dan Spanyol kemudian Belanda dan Inggris, secara perlahan melumpuhkan dan bahkan menghancurkan kekuatan-kekuatan politik ekonomi utama di seluruh Nusantara dan mengambil alih kedaulatan dan kekuasaan atas maritim Nusantara. Momentum inilah yang 'diratapi' oleh Pramoedya Ananta Toer lewat dalam salah satu karyanya yang berjudul 'Arus Balik' (Toer, 1995). Dalam karya tersebut, sang penulis menggambarkan keruntuhan Majapahit sebagai kekuatan utama maritim Nusantara dan 'kekuatan peradaban dari utara', telah menghentikan kontribusi Nusantara dalam 'dialog peradaban global utara – selatan'. Akibatnya, pada periode sejarah berikutnya Nusantara tidak saja kehilangan kekuatan peradaban yang bisa mengimbangi arus gelombang peradaban dari selatan; lebih buruk lagi Nusantara kemudian menjadi wilayah taklukan kekuatan maritim dari selatan, Portugis – Inggris – Belanda, yang kemudian memaksa penduduk Nusantara 'memunggungi laut' dan berkonsentrasi pada daratan, pada peradaban agraris pedalaman (Farid, 2014).

Terlepas dari hancurnya basis kekuatan politik-ekonomi maritim Nusantara, dan menjadikannya sebagai pusat eksploitasi agraris utamanya Jawa, kekuatan imperialisme Belanda tidak sepenuhnya mampu menghancurkan budaya bahari dan ekonomi kelautan penduduk di berbagai kawasan pesisir Nusantara. Nelayan dan pelaut Bugis, Mandar, Madura, Jawa, Melayu, Ternate, dan suku bangsa lain tetap menjadikan laut sebagai sumber kehidupan mereka, meskipun seringkali dianggap illegal oleh otoritas kolonial yang mengklaim dirinya sebagai penguasa politik tertinggi di Nusantara. Pelayaran dan pelabuhan 'tradisional', demikian aktivitas bahari penduduk bumiputra dikategorikan oleh penguasa kolonial, tetap hidup melayari lautan Nusantara bersama-sama dengan kapal-kapal raksasa berteknologi modern milik pemerintah kolonial. Mereka juga tetap menghubungkan gugusan pulau-pulau Nusantara dan berlabuh di pelabuhan-pelabuhan kecil 'tradisional' maupun pelabuhan raksasa yang dikelola secara modern oleh pemerintah Hindia Belanda (Lapian, 1991).

² Ini merupakan perhitungan terbaru Badan Informasi Geospasial (BIG) Indonesia, yang merevisi data PBB tahun 2008 yang menyatakan garis pantai Indonesia adalah 95.181 km. Lihat <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer>

Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa sejarah maritim Nusantara sebenarnya tidak pernah mengalami keterputusan, namun sebaliknya kesinambungannya terjaga walaupun dengan alur dan dinamika yang berbeda karena kehadiran kolonialisme Belanda. Dari sudut pandang studi warisan sejarah (*heritage studies*), Indonesia tetap memiliki kekayaan yang luar biasa melimpah, yang penting dikenali dan dilestarikan oleh segenap bangsa Indonesia. Lalu apa sajakah warisan sejarah maritim Nusantara tersebut? Sejauh mana kita sudah mengenali, memahami dan mencoba untuk melestarikannya? Lalu kendala apa saja yang ada di lapangan yang harus diatasi oleh pemerintah dan masyarakat untuk menyelamatkan warisan sejarah tersebut dan menjadikannya sebagai pusaka sejarah Indonesia? Artikel ini akan berusaha menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut. Namun sebelumnya, akan dibahas terlebih dahulu definisi dan ruang lingkup warisan sejarah maritim, dan kemudian memetakan warisan sejarah maritim Indonesia dan berbagai ancaman dan tantangan untuk menyelamatkannya.

II. PUSAKA SEJARAH (*HERITAGE*): DEFINISI DAN CAKUPAN

Menurut sebagian ahli, *heritage* merupakan istilah yang cukup sulit didefinisikan. Hal ini dikarenakan dalam prakteknya para pelaku, pengamat, dan masyarakat umum seringkali memiliki pandangan berbeda tentang apa yang bisa atau tidak bisa dimasukkan ke dalam kategori *heritage*. Secara etimologis, *Kamus Oxford Dictionary* versi daring menyebutkan bahwa kata tersebut merupakan serapan dari Bahasa Perancis kuno *heriter*, artinya warisan atau mewariskan; kamus tersebut menjelaskan bahwa *heritage* adalah: “*valued objects and qualities such as historic buidings and cultural traditions that have been passes down from previous generation*” (benda-benda dan kualitas yang bernilai seperti bangunan dan tradisi yang telah diturunkan dari generasi sebelumnya (kepada generasi sekarang) (<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/heritage>). Sementara itu, secara terminologis, beberapa ahli telah memberikan definisi yang berbeda tentang *heritage*. Peter Howard, misalnya, mendefinisikannya sebagai berikut:

“Heritage is taken to include everything that people want to save, from clean air to morris dancing, including material culture and nature. It is all-pervasive and concerns everyone.” (Howard, 2003)

(*Heritage* mencakup segala sesuatu yang ingin diselamatkan oleh orang-orang, dari udara bersih hingga tarian moor, termasuk budaya material dan alam. Ia ada dimana-mana dan berkaitan dengan semua orang).

Definisi Howard di atas, dianggap masih sangat umum dan belum mempertimbangkan kerumitan proses penetapan sebuah *heritage*, yang penuh dengan tumpang tindih klaim dan kepentingan. Sebagaimana dikemukakan oleh Turnbridge & Ashworth, pada dasarnya *heritage* adalah sebuah produk kontemporer yang dibentuk dari sejarah (*‘a contemporary product shaped from history’*) (Turnbridge & Ashworth, 1996). Pendapat tersebut menyiratkan bahwa *heritage* bersifat subyektif dan ditentukan oleh kepentingan masa sekarang. David Harvey menegaskan bahwa *heritage* pada dasarnya merupakan konsep yang penuh dengan nilai dan kepentingan, yang berkaitan erat dengan kepentingan komodifikasi ekonomi dan kultural, yang secara intrinsik merefleksikan sebuah hubungan dengan masa lampau, terlepas bagaimana masa lampau itu difahami dan didefinisikan (Harvey, 2001). Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, definisi konsep *heritage* tidak semata-mata mengacu pada benda atau material bersejarah tertentu, melainkan juga mencakup proses sejarah yang bersifat material maupun non-material berdasarkan kepentingan masa sekarang dan masa mendatang.

Dalam konteks Indonesia, kata atau konsep *heritage* seringkali diterjemahkan sebagai ‘pusaka sejarah’. Hal ini utamanya mengacu pada ‘Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia’ (*Indonesia Charter for Heritage Conservation*) yang dirumuskan oleh Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia pada tahun 2003, dan menjadi dokumen acuan bagi para pelaku dan pemerhati perlindungan warisan/pusaka sejarah Indonesia.³ Mengikuti konvensi internasional dan literatur ilmiah, piagam tersebut menetapkan bahwa pusaka Indonesia terdiri dari tiga jenis pusaka, yaitu pusaka alam, pusaka budaya, dan pusaka saujana. Piagam tersebut menjelaskan ketiga jenis pusaka tersebut sebagai berikut: *pertama*, pusaka alam adalah hasil bentukan alam yang istimewa; *kedua*, pusaka budaya adalah hasil cipta, rasa, karsa, dan karya yang istimewa dari lebih 500 suku bangsa di Tanah Air Indonesia, secara sendiri-sendiri, sebagai kesatuan bangsa Indonesia, dan dalam interaksinya dengan budaya lain sepanjang sejarah keberadaannya; dan *ketiga*, pusaka saujana adalah gabungan pusaka alam dan pusaka budaya dalam satu kesatuan ruang dan waktu. Dari sisi bentuk dan tampilannya ketiga pusaka tersebut dikelompokkan menjadi dua, yaitu pusaka berwujud (*tangible*) dan pusaka tidak berwujud (*intangible*). (Ciloto, 2003:1-2).

Menurut John Carman, pusaka sejarah yang berwujud mencakup tiga kategori besar, yaitu obyek, situs, dan lanskap atau saujana. Yang dimaksud obyek adalah benda-benda yang bisa berpindah tempat namun tetap solid, contohnya produk seni, kerajinan tangan, artefak, keramik, produk-produk logam, *ecofact*, tulang belulang, dan sebagainya. Secara umum obyek-obyek tersebut bisa menjadi kepemilikan pribadi yang bersifat eksklusif; artinya orang maupun lembaga tertentu bisa memperoleh klaim kepemilikan atas benda-benda bersejarah tersebut. Sementara itu, situs adalah benda-benda yang tidak bisa berpindah tempat dan terikat pada lokalitas tertentu (*fixed and bounded*), sehingga kalau dipindahkan akan kehilangan makna historisnya. Termasuk dalam kategori situs ini adalah monumen, candi, gedung atau arsitektur, dan sebagainya. Secara umum, benda-benda tersebut tidak bisa dimiliki oleh perorangan dan menjadi obyek pemeliharaan atau pengawasan kolektif sebuah komunitas atau negara. Terakhir, lanskap atau saujana adalah ruang terbuka yang berisikan konteks, gambaran tertentu, kluster dan kompleks monumen, pola lingkungan atau bangunan tertentu, pemandangan dan lanskap peninggalan budaya dari periode sejarah tertentu (Carman, 2002)

Selain difahami sebagai benda-benda warisan atau pusaka sejarah, beberapa literatur menyebutkan bahwa *heritage* juga bermakna sebagai proses atau aktivitas sosial (*social praxis*) yang bertujuan melindungi pusaka-pusaka sejarah tersebut. Aktivitas terkait *heritage* tersebut umumnya ada lima, yaitu 1) proses inventarisasi berkelanjutan warisan-warisan sejarah yang dianggap penting; 2) proses legislasi perlindungan warisan sejarah; 3) upaya peningkatan kapasitas dan profesionalisme pengelola warisan sejarah; 4) konsultasi dan partisipasi para pemangku kepentingan, dan 5) evaluasi berkesinambungan peran dan tanggungjawab para professional, stakeholder, dan pemerintah (McKercher & Hilary, 2002).

Di banyak negara, lembaga-lembaga utama yang menjalankan fungsi *heritage* atau pemeliharaan pusaka sejarah adalah museum dan galeri seni, perpustakaan, kantor arsip, dan open air museum. Museum dan galeri seni merupakan lembaga yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan karya-karya seni, artefak, dan benda-benda bernilai sejarah lainnya. Sementara perpustakaan difungsikan sebagai lembaga penyimpan, dan pengelola produk-produk cetakan seperti buku, majalah, koran; dan non-cetakan lainnya terutama manuskrip dan dokumen visual-audiovisual. Kantor arsip pada umumnya

³ Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia dan International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), “Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia” (Ciloto, 2003), hlm. 1.

menyimpan dokumen-dokumen arsip pemerintahan, organisasi swasta dan koleksi pribadi. Adapun *open air* museum merupakan lembaga yang didirikan untuk memelihara dan menjaga kelestarian sebuah lanskap atau saujana, baik itu arsitektur, situs, monument, dan kawasan cagar budaya/alam lainnya. Selain keempat lembaga tersebut, seiring perkembangan teknologi informasi, dewasa ini juga telah dikembangkan konsep museum baru berbasis teknologi digital, yang biasa disebut museum virtual. Pada umumnya museum virtual tersebut bertujuan untuk mengkoleksi, memelihara dan menyebarkan berbagai jenis informasi kesajarah dengan tema tertentu.⁴

III. PUSAKA SEJARAH MARITIM INDONESIA

Sebagai negara-bangsa bahari, dengan sumber daya alam dan lingkungan geografis maritim yang kaya dan melimpah tentunya Indonesia memiliki sejarah, budaya dan pusaka sejarah maritim yang juga sangat kaya. Mengikuti definisi *National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Department of Commerce* Amerika Serikat, pusaka sejarah maritim mencakup semua jenis sumber daya (*resources*) yang memiliki nilai historis, kultural dan arkeologis yang memiliki nilai komersial dan kultural, baik yang bersifat berwujud maupun tidak berwujud (*tangible and non-tangible ones*). Lebih lanjut, lembaga ini menjelaskan bahwa:

“Maritime heritage includes not only physical resources such as historic shipwrecks and prehistoric archaeological sites, but also archival documents and oral histories. Maritime heritage can also include the stories of indigenous cultures that have lived and used the oceans for thousands of years. (<http://oceanservice.noaa.gov/facts/marheritage.html>)

(Pusaka sejarah maritim mencakup tidak hanya sumberdaya-sumberdaya yang bersifat fisik, seperti bangkai kapal karam dan situs-situs arkeologis prasejarah, tetapi juga dokumen-dokumen arsip dan sejarah-sejarah lisan. Pusaka sejarah maritim dapat juga mencakup cerita-cerita lokal dari kebudayaan bumiputra yang telah hidup dan memanfaatkan lautan selama ribuan tahun lamanya).

Berdasarkan pengertian tersebut, pusaka sejarah maritim di Indonesia juga memiliki komponen-komponen yang bersifat bendawi berwujud, nonbendawi tidak berwujud dan lingkungan keduanya yang terikat satu sama lain sebagai saujana. Bagian berikut akan membahas khazanah pusaka maritim yang dimiliki Indonesia, baik itu pusaka sejarah yang berwujud (*tangible maritime heritage*) maupun yang tidak berwujud (*intangible maritime heritage*).

A. Pusaka Maritim Bendawi (Berwujud)

Berdasarkan pengamatan langsung dan survey literatur, maka pusaka maritim yang bersifat bendawi dan berwujud yang banyak ditemukan di Indonesia diantaranya adalah:

1). *Pelabuhan, kolam pelabuhan, peti kemas, crane, timbangan, dan sejenisnya*. Indonesia memiliki banyak pelabuhan komersial baik yang sudah berskala internasional maupun nasional. Pelabuhan-pelabuhan komersial yang berskala internasional terletak di kota-kota utama perdagangan

⁴ Dalam laman resmi mereka, the *Virtual Museum Transnasional Network*, sebuah lembaga nirlaba berbasis di Eropa, mendefinisikan museum virtual sebagai berikut:

“... a digital entity that draws on the characteristics of a museum, in order to complement, enhance, or augment the museum experience through personalization, interactivity and richness of content.” (Sebuah entitas digital yang memiliki karakteristik sebuah museum, yang memiliki tujuan untuk melengkapi, mendorong, atau memperluas pengalaman menjelajahi museum melalui proses personalisasi, interaktivitas, dan kekayaan isi”.)

dan pelayaran Indonesia. Beberapa pelabuhan tersebut terletak di Jawa, diantaranya adalah Pelabuhan Tanjung Priuk dan Sunda Kelapa di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Mas di Semarang, Pelabuhan Cirebon di Cirebon, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, dan Pelabuhan Cilacap di Cilacap. Selain pelabuhan-pelabuhan modern dan berskala besar tersebut, terdapat pula pelabuhan-pelabuhan kecil yang berskala nasional dan umumnya melayari jalur pelayaran domestik dan aktivitas penangkapan ikan di sepanjang pantai utara maupun selatan Jawa. Di Sumatra terdapat Pelabuhan Belawan dan Sibolga di Sumatra Utara, Pelabuhan Teluk Bayur di Padang, dan Pelabuhan Bakauheni. Seperti halnya di Jawa pelabuhan-pelabuhan kecil juga tersebar di sepanjang pantai timur dan barat pulau Sumatra. Pelabuhan besar lainnya adalah Pelabuhan Makassar di Sulawesi Selatan, Pelabuhan Banjarmasin di Kalimantan, dan masih banyak lagi lainnya. Pelabuhan-pelabuhan tersebut sebagian besar saat ini dikelola oleh Perusahaan Negara PT. Pelindo I, Pelindo II dan Pelindo III. Pelabuhan-pelabuhan tersebut memiliki berbagai fasilitas pendukung seperti kolam pelabuhan, crane dan alat angkut, serta timbangan. Semua pelabuhan dan fasilitas tersebut memiliki sejarah yang panjang, yang bisa dirunut ke belakang ke masa kolonial, dan bahkan sebagian pelabuhan tersebut sudah ada sejak zaman pra-kolonial.

2). *Gedung-gedung bersejarah yang ada di dalam dan di sekitar pelabuhan.* Fasilitas pendukung lainnya yang bisa ditemukan di hampir semua pelabuhan komersial tersebut di no. 1 adalah gedung-gedung bersejarah yang terletak di daratan. Gedung-gedung tersebut terdiri dari gedung perkantoran, menara pengawas, gudang-gudang, dan sebagainya. Gedung dan arsitektur tersebut di sejumlah pelabuhan besar sudah dibangun sejak abad ke-19 oleh otoritas pelabuhan kolonial, sehingga memiliki makna historis yang penting. Sebagian besar gedung tersebut saat ini berada dalam kondisi yang memprihatinkan, tidak terurus dan bahkan hampir roboh. PT Pelindo hanya menggunakan sejumlah kecil bangunan-bangunan tua tersebut untuk mendukung operasinya, dan membiarkan sisanya tidak terawat.

3). *Perahu, kapal, galangan kapal (dok), dan sejenisnya.* Benda-benda bersejarah lain yang juga penting di dalam dan di sekitar pelabuhan di Indonesia adalah perahu, kapal, galangan kapal, alat tangkap ikan, dan semua benda yang mengapung di perairan di sekitar pelabuhan. Indonesia memiliki khasanah perahu tradisional yang sangat kaya. Hampir di setiap pulau dan kelompok etnik pelaut memiliki corak perahu dan kapalnya sendiri. Beberapa yang sangat dikenal misalnya adalah perahu phinisi, perahu jukung, perahu layang, dan sejenisnya. Demikian pula halnya dengan kapal-kapal modern peninggalan masa kolonial, sebagian masih bisa ditemukan di sejumlah pelabuhan di Indonesia, meskipun kondisinya juga tidak semuanya terpelihara dengan baik. Hal yang sama juga berlaku dengan dok atau galangan kapal tempat untuk perbaikan kapal. Beberapa masih berfungsi atau difungsikan, namun sebagian lain sudah tidak terawat atau terancam punah. Untuk yang terakhir bisa dicontohkan Pulau Onrust di Kepulauan Seribu, yang merupakan bekas galangan kapal sejak zaman VOC. Dewasa ini hampir sudah tidak bisa disaksikan lagi jejaknya.

4). *Bangkai kapal atau perahu dan semua benda arkeologis bawah laut.* Indonesia juga dikenal memiliki kekayaan bawah laut yang melimpah berupa benda-benda arkeologis dan bangkai kapal (*shipwreck*). Bangkai kapal yang ada di Indonesia tidak hanya kapal-kapal milik pelaut atau perusahaan Indonesia semata, tetapi juga kapal-kapal internasional yang datang melayari lautan Indonesia. Indonesia merupakan salah satu mata rantai penting pelayaran dunia sejak zaman pra-kolonial, sehingga bukanlah hal yang aneh jika banyak ditemukan bangkai-bangkai kapal tua maupun modern

terdampar di perairan Indonesia. Sebagian kapal tersebut memiliki muatan benda-benda bernilai ekonomis tinggi, yang kemudian dianggap sebagai peninggalan dan khasanah kekayaan arkeologi maritime Indonesia.

5). *Tempat pelelangan ikan, pasar, alat-alat angkut, dan alat tangkap ikan lain.* Pusaka sejarah maritim berikutnya yang banyak ditemukan di pelabuhan dan kota-kota pelabuhan di Indonesia adalah pasar ikan, tempat pelelangan ikan, alat-alat angkut dan alat tangkap ikan lainnya yang biasa dipergunakan oleh para nelayan. Hampir di semua pelabuhan penangkapan ikan, ditemukan pasar dan tempat pelelangan ikan, yang keberadaannya sudah sangat tua, sejak abad-abad awal nusantara. Sebagian fasilitas tersebut diperbaiki dan dikembangkan pada masa kolonial, dan juga masa kemerdekaan. Namun secara umum, kondisi dan perawatan fasilitas tersebut umumnya kurang memadai, terlebih di daerah-daerah yang jauh dari pusat kota atau pusat ekonomi utama.

6). *Arsip, buku, majalah, foto, rekaman suara, film, dan dokumen lainnya.* Aktivitas pelabuhan dan otoritas administrasi pelabuhan pastinya meninggalkan berbagai bentuk dokumen, baik arsip, buku, foto, film, majalah, Koran, dan rekaman lain yang bersifat visual, audio, dan audio-visual. Dokumen-dokumen tersebut sangat penting artinya sebagai pusaka sejarah maritim Indonesia. Sebagian kecil saja dari dokumen-dokumen tersebut yang sudah disimpan di kantor-kantor arsip yang ada, sebagian besar lainnya masih di simpan oleh kantor-kantor otoritas pelabuhan, atau kantor-kantor perusahaan swasta yang bergerak di sektor maritim di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia.

7). *Saujana dalam bentuk benteng Belanda, pemukiman nelayan, dan pantai.* Sejumlah kota pelabuhan di Indonesia juga memiliki kekayaan sejarah peninggalan militer kolonial Belanda dan Jepang, yang utamanya berupa benteng-benteng pertahanan. Benteng-benteng tersebut sebagian besar sudah diidentifikasi dan masuk daftar benda cagar budaya, sehingga relatif terlindungi dan terpelihara. Meski demikian, sebenarnya saujana lain yang juga penting dan hampir bisa ditemukan di semua daerah pemukiman di wilayah pesisir adalah perkampungan nelayan, dan ekologi pantai. Hanya sejumlah kecil saja pusaka sejarah jenis ini yang sudah ditata dengan baik, dan disadari nilai historisnya oleh pemerintah dan masyarakat setempat. Sisanya masih belum dianggap sebagai warisan sejarah penting yang harus dirawat dan dipelihara.

B. Pusaka Sejarah Maritim Non-bendawi (Tidak Berwujud)

Seperti halnya pusaka sejarah pada umumnya, pusaka sejarah maritim yang tidak berwujud atau *intangible maritime heritage* memiliki definisi dan cakupan yang lebih luas dibandingkan dengan pusaka yang berwujud (*tangible*). Adapun definisi dari pusaka maritim tak berwujud tersebut bisa mengikuti pengertian umum tentang pusaka sejarah tak wujud yang didefinisikan oleh UNESCO pada tahun 2003, yaitu:

“Praktek, representasi, ekspresi, pengetahuan, keterampilan—baik berupa peralatan, obyek, artefak dan ruang kultural terkait—yang dipandang oleh komunitas, kelompok, dan terkadang, perorangan sebagai bagian dari warisan budayanya yang diturunkan dari generasi ke generasi, dan dikreasikan ulang secara berkesinambungan oleh komunitas dan kelompok sebagai respon terhadap lingkungannya, interaksi dengan alam dan sejarahnya, dan memberi mereka suatu identitas sehingga menumbuhkan rasa hormat atas keragaman budaya dan kreativitas manusia”. (<http://www.unesco.org/culture/ich/>)

Dengan demikian, berdasarkan pengertian tersebut, pusaka sejarah tak berwujud mencakup komponen-komponen budaya dalam bidang berikut: tradisi lisan dan ekspresi, termasuk bahasa; seni pertunjukan; praktek sosial, ritual, perayaan; pengetahuan dan praktek berkaitan dengan lingkungan dan alam semesta; dan pengetahuan dan keterampilan untuk menghasilkan kerajinan tradisional.

Pada umumnya, menurut UNESCO, pusaka sejarah tak berwujud sangat rentan terhadap ancaman dari luar. Meski demikian, ia merupakan faktor penting dalam upaya menjaga keragaman budaya masyarakat lokal dalam menghadapi arus globalisasi. Makna penting, pusaka sejarah tak berwujud ini – demikian lanjut UNESCO, tidaklah semata karena ia merupakan manifestasi kebudayaan itu sendiri namun lebih karena kekayaan pengetahuan dan keterampilan yang diturunkan melaluinya dari satu generasi ke generasi berikutnya yang memiliki nilai sosial ekonomis yang sangat strategis. Lebih lanjut, UNESCO merumuskan empat karakteristik utama yang senantiasa melekat pada pusaka sejarah tak berwujud di manapun mereka berada, yaitu: 1) mereka bersifat tradisional, kontemporer dan pada saat yang sama juga hidup dan berkembang; 2) mereka bersifat inklusif; 3) mereka juga representatif dari masyarakat pemilikinya; dan 4) mereka senantiasa berbasis pada komunitas.

Berdasarkan konsep pusaka sejarah tak berwujud dari UNESCO di atas, maka dapat diidentifikasi dengan mudah khasanah kekayaan pusaka sejarah maritim tak berwujud yang ada di kawasan Nusantara. Khasanah tersebut setidaknya meliputi komponen-komponen pusaka sejarah maritim berikut ini:

1). *Jaringan pelayaran nusantara, baik tradisional maupun modern (termasuk produk periode kolonial)*. Sebagai negara-bangsa bahari, Indonesia memiliki sejarah peradaban maritim yang panjang, terbentang sejak periode pra sejarah hingga periode modern. Jalur pelayaran merupakan salah satu warisan sejarah terpenting dari peradaban maritime tersebut, yang terbentuk melalui aktivitas pelayaran (*seafaring*) dengan pola, intensitas, jarak, tujuan, dan lalu lintas yang teratur selama berabad-abad lamanya. Jaringan tersebut merupakan produk intelektual (*knowledge*) para pelaut, yang seiring waktu terus dikembangkan dan diwariskan secara turun temurun oleh para pelaut nusantara dari generasi yang berbeda dan kemudian pelaut juga dikembangkan oleh pelaut/pedagang internasional. Melalui jaringan tersebut pertukaran dan perdagangan antar pulau dan bahkan antar benua berlangsung secara intensif dan berkesinambungan, sehingga bisa bertahan hingga dewasa ini.

2). *Pengetahuan navigasi, keterampilan membaca angin dan cuaca, dan mendeteksi lokasi populasi ikan*. Para pelaut Nusantara sudah memiliki, mengembangkan, dan mewariskan secara turun temurun dari generasi ke generasi pengetahuan ‘tradisional’ tentang sistem navigasi samudra, kemampuan dan keterampilan membaca arah mata angin, perubahan cuaca dan rasi bintang sebagai cara untuk memandu arah dalam pelayaran mereka. Pengetahuan tersebut diperoleh melalui proses ‘belajar dengan bekerja/praktek’ (*learning by doing*) dan dilembagakan dalam sistem pengetahuan lokal dan diwariskan secara lisan ke generasi berikutnya. Demikian pula halnya, pengetahuan dan keterampilan untuk mendeteksi letak populasi ikan di kalangan nelayan, juga merupakan pusaka sejarah maritim lainnya yang juga penting. Tanpa pengetahuan, teknologi and keterampilan tersebut hampir tidak mungkin para pelaut nusantara dapat mengarungi samudra, melakukan perdagangan antar pulau dan bahkan benua, dan melakukan penangkapan ikan di samudra dalam yang jauh jaraknya dari garis pantai di mana mereka tinggal.

3). *Sistem kesyahbandaran, pengelolaan pelabuhan, dan pengaturan lalu lintas laut*. Di beberapa kawasan Nusantara, sejumlah pelabuhan tradisional telah berkembang dan beroperasi sejak periode-

periode awal modern (pra-kolonial). Pelabuhan-pelabuhan tersebut telah memiliki sistem pengaturan ‘administrasi’ pelabuhan, pengaturan lalu lintas keluar masuk perahu dan kapal samudra, lalu lintas di sekitar pelabuhan, bongkar muat barang, sistem ‘kepabeanan’ (sejenis bea cukai), dan seterusnya. Semua itu merupakan warisan sejarah peradaban maritim yang penting dan strategis, walaupun tidak semuanya terdokumentasikan dengan baik dalam dokumen-dokumen tertulis. Ramai tidaknya sebuah pelabuhan tradisional sangat tergantung kepada kualitas pengelolaan pelabuhan tersebut. Sistem tersebut merupakan bagian dari pengetahuan tradisional yang sebagian kemudian dikembangkan dan dipertahankan dalam sistem pengelolaan pelabuhan modern yang diperkenalkan oleh pemerintah kolonial Belanda.

4). *Teknologi dan keterampilan membuat dan memperbaiki perahu.* Barangkali inilah pusaka sejarah maritim tak berwujud yang paling dikenal masyarakat luas. Banyak literatur telah mengungkapkan kemampuan dan keahlian para nelayan Nusantara dalam membuat perahu dan kapal ‘tradisional’. Beberapa suku bangsa di Nusantara yang berdomisili di pesisir pantai seperti suku Bugis, Jawa, Madura, Banjar, Melayu, Ternate, dan seterusnya hingga ke Papua memiliki tradisi pembuatan perahu yang khas dan hanya dimiliki dan dikembangkan oleh masyarakat setempat. Keterampilan dan penguasaan teknologi pembuatan kapal tersebut juga diwariskan secara turun temurun dan sudah bertahan berabad-abad lamanya hingga saat ini. Kemajuan teknologi pembuatan kapal modern, tidak sepenuhnya menggeser keberadaan dan posisi teknologi pembuatan kapal dan perahu tradisional tersebut. Beberapa perahu tradisional bahkan sudah dianggap sebagai ikon peradaban maritim nusantara, contoh terbaik adalah kapal pinisi.

5). *Teknologi penangkapan ikan, pengetahuan dan teknik pengolahan dan pengawatan ikan, dan teknik pengolahan ikan untuk konsumsi.* Masyarakat pesisir Nusantara yang umumnya bekerja sebagai nelayan dan dikenal karena keberaniannya mengarungi lautan samudra untuk menangkap ikan di wilayah-wilayah yang jauh letaknya dari garis pantai, walaupun hanya dengan menggunakan perahu tradisional. Teknik dan teknologi penangkapan ikan yang mereka kembangkan juga sangat beragam dan kaya, semuanya ditemukembangkan dan diwariskan secara turun temurun sebagai kekayaan kultural mereka. Selain teknologi penangkapan ikan, Nelayan nusantara juga telah mengembangkan sistem pengolahan ikan dan sumber daya hayati laut lainnya secara tradisional. Beberapa contoh adaah teknik pengasinan ikan, pembuatan terasi, pengawetan tripang, dan pembuatan kerajinan dari ikan dan sumber daya hayati lainnya. Tak kalah penting juga adalah teknik dan keterampilan dalam mengolah ikan untuk dikonsumsi. Masyarakat Nusantara memiliki kekayaan kuliner yang sangat melimpah, yang diciptakan dengan memanfaatkan hasil-hasil rempah yang dihasilkan bumi Nusantara. Semua merupakan kekayaan pusaka sejarah yang meskipun tidak tertulis namun terus bisa bertahan dan dijaga kesinambungannya melalui proses pewarisan secara tradisional.

6). *Adat istiadat, ritual, dan kepercayaan setempat tentang dunia maritim (mitos, legenda, dan tradisi lisan lainnya).* Seperti halnya masyarakat dan penduduk di pedalaman yang kuat dipengaruhi kebudayaan agraris, penduduk kawasan pesisir juga memiliki khasanah budaya religi, adat istiadat, ritual yang tidak kalah kayanya. Hal itu ditambah dengan mitos, legenda, dan tradisi lisan yang seringkali mendasari dan memperkuat ajegnya tradisi ritual dan adat istiadat setempat.

7). *Pengetahuan lokal (kearifan) menyangkut keseimbangan dan kelestarian ekologis dan penanggulangan bencana.* Selain tradisi lisan yang cenderung mistik dan ‘irrasional’, banyak diantara mitos, legenda dan tradisi lisan lainnya di berbagai wilayah pesisir Nusantara sebenarnya mengandung

nilai-nilai ‘rasional’ yang sangat penting artinya bagi keseimbangan lingkungan dan keselamatan masyarakat setempat. ‘Pengetahuan etnik’ (etnosains) seperti ini bisa disaksikan dari cara dan teknik para nelayan menangkap ikan yang memperhatikan kesinambungan populasi ikan, cara mereka menjaga kelestarian dan kebersihan pantai, dan cara mereka memahami ‘tanda-tanda alam’ yang berkaitan dengan ancaman yang bisa muncul sewaktu-waktu dari laut. Setelah terjadinya Tsunami di Aceh tahun 2006 yang lalu, banyak studi dilakukan yang menunjukkan bahwa di beberapa wilayah pesisir Nusantara masyarakat setempat sudah memiliki cara sendiri untuk mendeteksi bahaya yang datang.

Demikianlah beberapa kekayaan pusaka sejarah maritime yang tidak berwujud (non-fisikal) yang dimiliki masyarakat Nusantara. Sangat terbuka kemungkinan ada banyak pusaka sejarah maritim lainnya yang belum dicakup dalam daftar tersebut, mengingat panjangnya sejarah maritim dan melimpahnya kekayaan budaya, dan sumber daya alam yang dimiliki Nusantara.

IV. TANTANGAN, PERMASALAHAN, DAN STRATEGI PENANGGULANGANNYA

Pada tanggal 7 Desember 2017, UNESCO (*United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization*), lembaga PBB yang membidangi masalah pendidikan, ilmu pengetahuan dan kebudayaan, secara resmi memasukan Perahu Phinisi, salah satu jenis perahu tradisional Nusantara yang paling penting (*iconic*), ke dalam daftar pusaka sejarah kebudayaan dunia (*world cultural heritage*) (Hajramurni, 2017). Keputusan ini bermakna bahwa lembaga dunia ini mengakui perahu Phinisi sebagai salah satu warisan kebudayaan maritim dunia yang harus dilindungi. Keputusan ini sudah tentu disambut gembira tidak saja oleh penduduk Bulukumba, Sulawesi Selatan, di mana sebagian besar para pengrajin perahu Phinisi tinggal, tetapi juga oleh Pemerintah Indonesia. Namun demikian, menurut seorang ahli Horst Liebner – sebagaimana dikutip oleh *The Jakarta Post*, pengakuan UNESCO ini seharusnya ditanggapi terutama oleh Pemerintah Indonesia sebagai peringatan untuk segera mengambil langkah kongkret untuk mengatasi tantangan dan masalah yang dihadapi para pengrajin perahu phinisi yang bisa mengancam keberlangsungan pusaka sejarah dan budaya maritim terpenting tersebut. Menurut Liebner, setidaknya ada dua masalah serius yang dihadapi industri pembuatan perahu Phinisi tersebut; pertama, berkurangnya jumlah pengrajin perahu Phinisi sebagai akibat tidak adanya proses regenerasi yang baik atau mekanisme transfer keterampilan dan teknik pembuatan perahu tradisional di kalangan para pengrajinnya; kedua, semakin sulitnya memperoleh bahan baku utama untuk pembuatan perahu phinisi, khususnya di wilayah Sulawesi Selatan (Hajramurni, 2017).

Laporan dari *The Jakarta Post* di atas, sebenarnya merupakan salah satu contoh saja dari tantangan yang dihadapi pusaka sejarah maritim di Indonesia. Bisa dikatakan bahwa terancamnya kesinambungan industri perahu phinisi, karena berkurangnya jumlah pengrajin dan bahan baku perahu, merupakan puncak gunung es dari problematika dan tantangan yang dihadapi warisan-warisan budaya maritim di Indonesia. Laporan *The Jakarta Post* di atas, mengkonfirmasi hasil temuan yang dihasilkan Tim Peneliti dari Fakultas Teknik UGM, yang melakukan sebuah survei berskala nasional dalam rangka persiapan pembangunan ‘museum maritim, pelabuhan dan perkapalan’ pada tahun 2015.⁵ Paragraf-

⁵ Lembaga Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada dan P.T. Pelabuhan Tanjung Priok, “Laporan Survei dan Konsepsi Desain Interior, Eksterior dan Sarana Multimedia Serta Pengumpulan Bahan Materi Sejarah Museum Maritim, *Port and Shipping Nusantara*”, Yogyakarta, 2015, Bab II.

paragraf berikut akan membahas kondisi, permasalahan dan tantangan yang dihadapi berbagai pusaka sejarah maritim Indonesia berdasarkan temuan dari tim UGM tersebut, yang mana penulis menjadi salah satu anggotanya.

(1). *Pemerintah Indonesia selama ini terfokus pada upaya melindungi ikon-ikon utama dari pusaka sejarah maritim Indonesia, itupun sebagian besar dilakukan untuk tujuan-tujuan komersial dan bukan perlindungan (preservation) atau pendidikan.* Kasus yang dialami industri perahu phinisi di atas menunjukkan bahwa pusaka sejarah maritim yang ikonik sekalipun ternyata tidak memperoleh perhatian dan dukungan pemerintah dan masyarakat di sekitarnya. Kasus terbakarnya Museum Bahari pada tanggal 16 Januari 2018 yang lalu, menambah daftar permasalahan yang dihadapi lembaga pendukung perlindungan pusaka sejarah maritim yang ada. Kita tentu bisa bayangkan minimnya perlindungan bagi pusaka-pusaka sejarah maritim lain yang belum banyak dikenal masyarakat yang jumlah dan jenisnya sangat banyak dan tersebar luas di berbagai wilayah di Nusantara.

(2). *Pendidikan dan promosi pusaka sejarah maritim kepada lembaga pemerintah, lembaga non-pemerintah dan masyarakat luas masih belum maksimal, sehingga kesadaran dan partisipasi mereka masih rendah.* Ini merupakan salah satu persoalan mendasar bahwa besar kemungkinan pengetahuan tentang pusaka sejarah maritim dan makna penting untuk memelihara/menjaganya masih rendah di kalangan pemerintah dan para pemangku kepentingan. Ironisnya, beberapa lembaga negara terkait sektor maritim, utamanya otoritas pelabuhan, seringkali mengabaikan dan bahkan membantu ‘menghilangkan’ pusaka sejarah maritim yang ada di dalam dan di sekitar wilayah kerja lembaga ini. Tidaklah terlalu mengherankan jika masyarakat umum memiliki pengetahuan dan kesadaran tentang pusaka sejarah maritim yang ada di lingkungannya. Persoalan ini bisa jadi terkait erat dengan masalah pendidikan Indonesia secara keseluruhan, di mana porsi pendidikan kebudayaan dan sejarah, khususnya tentang pusaka sejarah maritim masih relatif kurang, bahkan di lembaga pendidikan formal sekalipun.

(3). *Komersialisasi artefak dan benda-benda pusaka sejarah dan budaya; akibatnya terjadi pencurian, penjualan koleksi museum dan pengusuran benda-benda cagar budaya, misalnya gedung atau situs bersejarah.* Ini merupakan sisi lain dari mata uang yang sama dengan rendahnya pengetahuan masyarakat dan kesadaran akan pentingnya menjaga pusaka sejarah maritim, dan pusaka sejarah lainnya. Lemahnya manajemen museum dan perlindungan cagar budaya seringkali mendorong penjualan koleksi museum, artefak dan barang cagar budaya lainnya; pengrusakan dan bahkan penghancuran benda-benda yang seharusnya dijaga kelestariannya, terutama bangunan-bangunan bersejarah.

(4) *Aturan dan undang-undang yang ada belum diterapkan secara konsisten dan sungguh-sungguh.* Poin ini berkaitan erat dengan poin sebelumnya (no. 4). Fakta bahwa Indonesia telah memiliki Undang-Undang Nomor 11 tahun 2010 tentang cagar budaya nyatanya tidak serta merta perlindungan cagar budaya di Indonesia telah terlaksana dengan baik. Salah satu persoalan yang muncul adalah masih lemahnya penegakan aturan dan perundang-undangan tersebut di lapangan. Dalam surveinya Tim UGM, misalnya, menemukan bahwa kepentingan komersial atau pragmatis seringkali menjadi alasan bagi otoritas pelabuhan di Indonesia untuk membiarkan atau bahkan meruntuhkan bangunan-

bangunan tua atau kapal dan perlengkapan pelabuhan peninggalan kolonial yang ada di wilayah otoritasnya.⁶

(5). *Kerjasama pemerintah dan kelompok pemangku kepentingan (stakeholders) masih sangat minim*. Ini merupakan permasalahan mendasar yang ditemukan di hampir seluruh wilayah Indonesia, dan untuk mengatasinya perlu sinergi dari semua pihak, terutama dari Pemerintah Indonesia. Tim UGM menemukan bahwa ada semacam jarak pemisah yang harus dipangkas untuk mendekatkan masyarakat dan kelompok pemangku kepentingan dengan pemerintah. Kondisi ini menyebabkan sulitnya tercipta upaya atau program yang sinergis untuk mengidentifikasi dan kemudian melakukan upaya pemeliharaan terhadap pusaka sejarah maritim yang ada di Indonesia.

Terakhir, program kerjasama untuk peningkatan kapasitas SDM tenaga permuseuman dan heritage juga masih minim dan perlu terus ditingkatkan. Para tenaga ahli tersebut akan sangat dibutuhkan untuk memelopori pengembangan upaya-upaya sinergis untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang makna penting pusaka sejarah maritim, dan menciptakan sinergi dengan pemerintah dalam rangka untuk mengenali, memahami dan kemudian melindungi pusaka sejarah maritim tersebut, dari kerusakan dan kepunahan.

Permasalahan dan tantangan yang dihadapi Indonesia dan pusaka sejarah maritim yang dimilikinya, bukanlah sesuatu yang unik. Kondisi dan permasalahan yang sama juga dimiliki dan dihadapi banyak negara-negara dunia ketiga lainnya. Kondisi dan permasalahan tersebut seringkali berkaitan dan bahkan terkait erat dengan cara eksplorasi dan eksploitasi sumber daya maritim, baik yang dilakukan masyarakat maupun negara. Ian M. Dutton (2005: 166) dalam studinya tentang ekonomi maritim Indonesia, menyebutkan adanya dua jenis ancaman yang sering merusak kelestarian lingkungan maritim beserta komunitas dan nilai-nilai historis kultural yang dimilikinya, yaitu ancaman natural dan antropogenis. Ancaman natural tersebut diantaranya meliputi badai, letusan gunung berapi (termasuk di dasar laut), gempa bumi, tsunami, siklus biologis ikan, dan banjir. Sebagian dari ancaman tersebut tidak bisa dihindari, tapi bukan berarti tidak bisa dimitigasi dampaknya.

Ancaman dan kerusakan jenis kedua merupakan dampak dari perbuatan manusia dalam mengeksplorasi sumber daya alam maritim secara tidak bijaksana dan tidak memperhitungkan kesinambungannya dalam jangka panjang. Menurut Dutton (2005: 166-170), setidaknya ada sepuluh jenis kerusakan lingkungan maritim di Indonesia yang bersifat antropogenis, yaitu: 1) praktek penangkapan ikan yang bersifat destruktif, seperti menggunakan bom dan atau racun; 2) penangkapan ikan secara berlebihan atau *overfishing*, termasuk didalamnya penangkapan ikan ilegal, tidak diatur dengan baik, dan tidak dilaporkan kepada pihak berwenang; 3) perubahan iklim yang disebabkan praktek pegerukan pantai; 4) peningkatan timbunan sedimen pasir dan lumpur akibat deforestasi dan erosi di wilayah pedalaman; 5) pembuangan kotoran/limbah dan polutan dari daratan; 6) polusi minyak dan perkapalan; 7) praktek pertambangan dan pengerukan pasir dan karang laut; 8) pariwisata dan pembangunan infrastruktur terkait; 9) urbanisasi daerah pesisir, termasuk reklamasi dan pembangunan proyek-proyek infrastruktur untuk pengembangan kota; 10) penghancuran hutan bakau dan rumput-rumputan laut.

⁶ Misalnya di Pelabuhan Cirebon, Makassar dan Tanjung Perak, Surabaya ditemukan sejumlah bangunan tua peninggalan kolonial yang dibiarkan hancur, atau peralatan perlengkapan pelabuhan seperti timbangan, kapal, dan alat pengangkut barang yang dijual sebagai barang rongsok. Lihat "Laporan Survei dan Konsepsi", Bab II, hlm. 1-25.

Kesepuluh kerusakan tersebut, memang berdampak langsung terhadap lingkungan ekologis dan kelestarian alam wilayah-wilayah laut di Indonesia, namun tidak jarang kerusakan-kerusakan yang ada juga berdampak baik langsung maupun tidak langsung terhadap lingkungan sosial dan kultural masyarakat yang hidup dan menggantungkan hidupnya kepada laut dan segala lingkungan ekologisnya, termasuk warisan-warisan sejarah yang sudah lama hadir dan dipelihara oleh mereka. Jelas kiranya, bahwa eksplorasi sumber daya alam maritim yang destruktif, tidak ramah lingkungan dan mengabaikan faktor kesinambungannya di masa depan akan menghancurkan lingkungan ekologis dan lingkungan sosial-kultural yang ada di dalamnya. Kesadaran akan pentingnya memelihara pusaka sejarah maritim, merupakan langkah strategis untuk bisa mewujudkan sistem pengelolaan dan eksplorasi sumber daya lama bahari yang bijaksana dan berkesinambungan.

V. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa sejumlah besar komponen penting dari pusaka sejarah maritim, baik yang bersifat kasat mata maupun yang tidak kasat mata bisa ditemukan dengan mudah di sepanjang pesisir di wilayah Indonesia. Sebagian besar dari pusaka-pusaka sejarah tersebut masih belum disadari makna dan keberadaannya, baik oleh masyarakat maupun pemerintah setempat sehingga tidak terawat dan terancam kepunahan. Kondisi inilah yang menyebabkan masih terbatasnya pusaka sejarah maritim yang telah memperoleh status cagar budaya maritim, terutama pusaka sejarah berwujud seperti situs, artefak, dan arsitektur dan pusaka sejarah saujana. Bahkan yang cukup ironis adalah fakta bahwa sebagian pusaka yang bersifat bendawi – utamanya yang ada di dalam dan di sekitar pelabuhan – justru dihancurkan oleh otoritas pelabuhan karena dianggap tidak mendukung upaya modernisasi dan pengembangan pelabuhan. Sementara di kawasan-kawasan non-pelabuhan pemerintah daerah dan masyarakat setempat juga belum menunjukkan kesadaran dan upaya yang serius untuk menata, merawat dan memelihara pusaka sejarah yang berbentuk saujana laut di wilayahnya.

Kondisi tersebut jelas merupakan hambatan dan ancaman utama yang harus segera diatasi untuk mencegah kehancuran lebih lanjut dari pusaka-pusaka sejarah tersebut. Untuk itu, diperlukan upaya-upaya sistematis yang melibatkan semua pemangku untuk secara bersama-sama mengatasi kondisi dan permasalahan tersebut.

Dalam konteks tersebut, anjuran yang diberikan oleh Rusalic (2009), dalam studinya tentang *intangible heritage* bisa jadi bahan pertimbangan untuk diterapkan di Indonesia. Dalam kajiannya tersebut, Rusalic mengusulkan sejumlah langkah kongkret yang bisa dilakukan untuk menjawab tantangan perlindungan pusaka warisan sejarah di dunia ketiga, termasuk Indonesia. Langkah-langkah tersebut adalah sebagai berikut: 1) Mendorong pengkajian dan dokumentasi pusaka sejarah yang ada, termasuk maritim – baik yang *tangible* maupun *intangible* – secara berkesinambungan; 2) Menciptakan sistem koordinasi terpadu antara pengumpulan dan penyimpanan material dari pusaka sejarah tersebut; 3) Menyelenggarakan pelatihan sistematis transfer pengetahuan dan keterampilan kepada generasi muda melalui seminar, workshop dan program pendidikan reguler; 4) Mempopulerkan dan mempromosikan nilai-nilai dari *warisan pusaka sejarah maritim* sebagai bagian dari identitas lokal dan nasional; 5) Menyelenggarakan pameran, pertemuan para ahli, festival, dan sebagainya dengan memanfaatkan teknologi dan infrastruktur yang ada; 6) Membentuk dewan penasehat interdisiplin

berisi para ahli terkemuka; dan 7) Memberikan dukungan finansial kepada individu, komunitas lokal, LSM, lembaga pendidikan, dan pegiat perlindungan pusaka sejarah lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Bellwood, P, James J Foxx, and Darrel Tryon (eds.). (2006). *The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives*. Canberra: ANU Press.
- Bellwood, P. (2017). *Pre-history of the Indo-Malaysian Archipelago*. E-Press edition. Canberra: ANU Press.
- Carman, J. (2002). *Archaeology & Heritage: An Introduction*. London/New York: Continuum.
- Chaudhuri, K.N. (1985). *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from The Rise of Islam to 1750*. 1st edition. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dunton, I.M. (2005). "If Only Fish Could Vote: The Enduring Challenges of Coastal and Marine Resources Management in Post-Reformasi Indonesia", dalam Budy P. Resosudarmo (ed.), *The Politics and Economics of Indonesia's Natural Resources*. Singapore: ISEAS, 2005. hlm. 162-178.
- Farid, H. (2014, November 10). "Arus Balik Kebudayaan: Sejarah sebagai Kritik", Pidato Kebudayaan disampaikan di Dewan kesenian Jakarta, Jakarta.
- Hajramurni, A. (2017, December 9). "World heritage 'Phinisi' losing its craftsmen", *the Jakarta Post*.
- Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital: Towards A Critical Geography* (London: Routledge.
- Howard, P. (2003). *Heritage: Management, Interpretation, and Identity*. London: Bloomsbury.
- <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer>
- <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/heritage>
- <http://oceanservice.noaa.gov/facts/marheritage.html>
- <http://www.unesco.org/culture/ich/>
- Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia dan International Council on Monuments and Sites (ICOMOS). (2003). "Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia". Ciloto.
- Lapian, A.B. (1991). *Orang laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Cetakan ke-2. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lembaga Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada dan P.T. Pelabuhan Tanjung Priok. (2015). "Laporan Survei dan Konsepsi Desain Interior, Eksterior dan Sarana Multimedia Serta Pengumpulan Bahan Materi Sejarah Museum Maritime, Port and Shipping Nusantara". Yogyakarta: FT UGM.

- McKercher, B. & Du Cros, Hilary. (2002). "The relationship between tourism and cultural heritage". In K. Chon, V. Heung, & K. Wong (Eds.), *Tourism in Asia: Development, Marketing and Sustainability*. Hong Kong: The Hong Kong Polytechnic University, SAR.
- Rusalic, D. (2009). *Making the Intangible Tangible: The New Interface of Cultural Heritage*. SANU, Belgrade; Institute of Ethnography.
- Toer, P.A. (1995). *Arus Balik: Sebuah Epos Pasca Kejayaan di Nusantara Di Awal Abad 16*. Jakarta: Hasta Mitra.
- Turnbridge, J.E. & Ashworth. (1996). Gregory J. *Dissonant Heritage: The Management of the Past As A Resource in Conflict*. Virginia: J. Wiley and University of Virginia Press.

