

# DEGRADASI KEBUDAYAAN MARITIM: SEJARAH, IDENTITAS, DAN PRAKTIK SOSIAL MELAUT DI BANTEN

**Amarulla Octavian dan Bayu A. Yulianto**

*Universitas Pertahanan Indonesia, Jakarta*

*E-mail: rosseauherve@gmail.com; b.asyou@gmail.com*

Diterima: 6-5-2014

Direvisi: 14-6-2014

Disetujui: 18-6-2014

## ABSTRACT

*Colonialism has been a preliminary thesis that can be addressed in the Indonesian maritime culture degradation. In order to restore the maritime culture, the current representation of degradation in the community level needs to be considered. This paper provides the historical process of Banten maritime culture degradation and the existing condition of degradation itself in the context of sea social practice on sociological perspective.*

**Keyword:** *Maritime culture, history, representative, social practice*

## ABSTRAK

*Kolonialisme dianggap sebagai tesis awal yang menentang meluruhnya kebudayaan maritim nusantara. Kendati demikian, dalam kerangka mengembalikan kebudayaan maritim itu sendiri, pertanyaan terkait representasi peluruhan itu di dalam masyarakat masih perlu dielaborasi lebih jauh. Artikel ini menyajikan proses peluruhan kebudayaan maritim di wilayah Banten, baik dari sisi historis maupun representasi dalam konteks praktik sosial melaut kekinian di masyarakat dalam perspektif sosiologi.*

**Kata Kunci:** *Kebudayaan, maritim, sejarah, representasi, dan praktik sosial*

## PENDAHULUAN

Degradasi kebudayaan maritim merupakan salah satu isu strategis yang harus diperhatikan oleh pemerintah baru hasil pemilihan Presiden 2014. Isu ini sangat penting mengingat pada tahun 1994, PBB telah menetapkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Ketetapan dan ketentuan mengenai negara kepulauan sendiri mengacu pada keputusan UNCLOS III yang ditetapkan oleh PBB pada tahun 1982. Bagi negara-negara yang telah ditetapkan oleh PBB sebagai negara kepulauan, seperti Indonesia, Filipina, Maladewa, dan Seychells, ketetapan UNCLOS memberikan kepastian hukum akan kedaulatan wilayah mereka di laut. UNCLOS memperkuat klaim satu negara bahwa laut adalah pemersatu wilayah, bukan pemisah.

Berdasarkan survei terakhir yang dilakukan oleh Dishidros TNI AL, Indonesia sendiri memiliki 17.499 pulau dengan panjang garis pantai ±81.000 km. Dari 7,73 juta km persegi

luas wilayah kepulauan Indonesia, 1,93 juta km persegi merupakan wilayah daratan, sementara sisanya adalah wilayah laut dan perairan yang meliputi 2,8 juta km persegi perairan kepulauan, 0,3 juta km persegi laut territorial dan 2,7 juta km persegi zona ekonomi eksklusif (Dirhamsyah 2007).

Status Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki konsekuensi penting, baik bagi identitas kebangsaannya maupun karakter negaranya (Cribb 2009:3). Mengacu pada gagasan Giddens (1984) yang memandang masyarakat sebagai sebuah konstruksi sosial yang terus-menerus mengalami proses strukturasi di dalamnya, kebudayaan dalam konteks penelitian ini mengacu pada proses sosial yang dinamis dan terus-menerus antara individu dan masyarakatnya dalam menghasilkan segala macam realitas sosial yang berhubungan dengan bagaimana sebuah masyarakat bisa bertahan, berkembang atau justru sebaliknya, punah. Dengan konsepsi sedemikian,

konflik, integrasi, strukturasi, penguatan identitas dan berbagai jenis proses sosial yang berlangsung di dalam masyarakat yang melibatkan berbagai macam institusi sosial, termasuk produk-produk kebudayaan yang lahir dari proses itu bisa dikatakan sebagai budaya. Pada tataran paling konkret, pembangunan nasional seharusnya dapat dipandang sebagai bagian tak terpisahkan dari perkembangan kebudayaan sebuah masyarakat.

Kendati dominasi laut sebagai faktor alam begitu besar, faktanya, hal itu tidak senantiasa sejalan dengan perkembangan kebudayaannya. Kebudayaan Indonesia saat ini berjalan jauh meninggalkan kebudayaan laut atau maritim, kebudayaan Indonesia sekarang cenderung mengarah pada satu pola kebudayaan yang hanya berorientasi pada daratan, yakni kebudayaan yang ditandai oleh karakteristik seperti minimnya pengetahuan mengenai laut dibandingkan daratan, dominasi orientasi ekonomi daratan daripada laut, pemaknaan sistem mitologi laut yang sering kali mengurangi keberanian orang untuk melaut dan cara pandang bahwa laut adalah media pemisah, bukan penghubung. Sebagai implikasi dari cara pandangan budaya daratan, laut bukan dilihat sebagai halaman depan, melainkan ditempatkan sebagai halaman belakang dalam berinteraksi, baik antarwarga maupun antarbangsa. Padahal, dari sisi historis, Indonesia masa lampau pernah mengalami satu era peradaban maritim yang sangat besar. Era ini bukan hanya terjadi pada Indonesia, tetapi membentang hampir di seluruh wilayah Asia Tenggara pada abad ke-15 sampai 17 (Reid 2011:329).

Pada konteks Indonesia sendiri, budayawan Radhar Panca Dahana dalam beberapa artikelnya di *Kompas*, mengemukakan kegalauannya tentang tidak berwujudnya kebudayaan maritim dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Indonesia. Peradaban maritim yang mencerminkan inklusivitas terhadap perubahan, egaliter, serta terbuka terhadap gagasan-gagasan baru seperti hilang tak berbekas. Terkait asumsi bahwa masyarakat maritim bersikap egaliter, hal ini diperkuat oleh penjelasan dalam satu bait naskah Jawa kuno, *Kakawin Sumanasantaka*. Dalam salah satu bagiannya, naskah yang ditulis oleh Mpu Monaguna pada abad ke-13 ini menjelaskan pandangan kaum aristokrat terhadap perilaku sosial

masyarakat maritim. Dalam *pupuh* ke-50, bait ke-11, digambarkan seorang putri kerajaan yang enggan pergi ke wilayah pesisir karena dia menganggap masyarakatnya tidak menghargai adanya perbedaan derajat antarmanusia (Worsley dkk. 2014: 217). Bait tersebut bisa dimaknai sebagai satu kenyataan sosiohistoris bahwa masyarakat maritim yang tinggal di pesisir memiliki cara pandang yang cukup berbeda dengan masyarakat pegunungan terkait persoalan kesetaraan sosial.

Pada sisi lain, Indonesia bukan satu-satunya negara yang masyarakatnya dianggap tidak lagi memiliki orientasi kebudayaan maritim yang kuat. Sebagai sesama negara ASEAN, Malaysia, seperti yang diungkapkan oleh Hans Dieter Evans dalam salah satu artikel yang ditulis bersama dengan Sezali Darit, mengajukan pertanyaan serupa:

*... but the question could, indeed, be extended to the more general problem, when and why Malaysia's majority ethnic group, the Malays, a people with Polynesian connections and a long history of seafaring across oceans, have turned away from the sea, looking inward to land areas rather than maritime "space between the islands", the Nusantara, and beyond (2011:44).*

Pertanyaan itu diajukannya ketika menyadari di Malaysia juga terjadi ketidakseimbangan kebijakan pembangunan yang terlalu berorientasi ke daratan daripada ke laut.

### **Konteks Kekinian**

Penjelasan yang sifatnya historis tentang peluruhan kebudayaan maritim nasional dinilai belum cukup untuk menggambarkan kompleksitas persoalan yang sebenarnya terjadi pada konteks kekinian. Oleh karena itu, penulis melakukan penelitian yang dapat memperlihatkan manifestasi atau representasi peluruhan itu dalam lingkup yang lebih mikro. Penelusuran itu dilakukan untuk melihat apakah proses sejarah yang telah dikemukakan sebelumnya masih terus berlanjut dalam skala tindakan ataupun praktik sosial di masyarakat. Penelitian ini dilakukan di bawah supervisi Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Pertahanan Indonesia (Unhan). Lebih khusus lagi, penelitian empiris ini menjadi salah satu dasar dari penyelenggaraan mata kuliah Sosiologi Maritim di Unhan.

Penelitian ini meliputi telaah historis mengenai keruntuhan peradaban maritim Banten di masa lalu, observasi, dan wawancara mendalam dengan masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir Banten, khususnya di wilayah Ujung Kulon. Penelusuran data dan informasi yang sifatnya empiris ini dilakukan dalam rangka mencari pertalian antara penjelasan historis yang sifatnya makro dan praktik-praktik sosial masyarakat yang sifatnya lebih mikro dan meso.

Wilayah Banten dijadikan sebagai contoh kasus karena sejarahnya, Banten adalah satu dari sekian kerajaan maritim besar di Nusantara. Seperti halnya kerajaan lainnya di Nusantara, setelah kekalahannya dari Belanda, orientasi penguasa dan masyarakatnya pun berubah. Mereka tak lagi berorientasi kepada laut, tetapi justru menjadi masyarakat agraris yang berorientasi ke darat dan melupakan laut sebagai latar depan mereka.

Dalam pelaksanaannya, penelitian empiris ini dilakukan di tiga desa pesisir di Provinsi Banten, tepatnya di Kabupaten Pandeglang, Kecamatan Sumur. Tiga desa itu meliputi Taman Jaya, Cigondong, dan Ujung Jaya. Tiga desa itu masing-masing memperlihatkan perbedaan relasi antara masyarakat dan lautnya.

### ***Pokok Permasalahan***

Artikel ini ditujukan untuk menjawab beberapa pokok permasalahan sebagai berikut. Sebagai negara yang memiliki garis pantai sangat panjang, mengapa kebudayaan maritim tidak muncul di dalam masyarakat Indonesia? Mengapa Indonesia justru lebih dekat pada kebudayaan agraris, padahal luas daratannya hanya sebagian kecil dari lautan? Meskipun telah ada asumsi-asumsi awal terkait peran kolonialisme dalam mendekonstruksi kebudayaan maritim nusantara, pertanyaannya, bagaimana representasi degradasi kebudayaan maritim tersebut dalam masyarakat saat ini? Kontekstualisasi dari pertanyaan dasar itu sendiri merupakan sebuah harapan bahwa dengan memahami akar masalah dari degradasi kebudayaan maritim Indonesia, kita dapat memiliki basis pengetahuan yang cukup untuk membangun sistem pembangunan masyarakat maritim yang kontekstual dan strategis.

## **KERANGKA TEORITI**

### ***Kebudayaan Maritim***

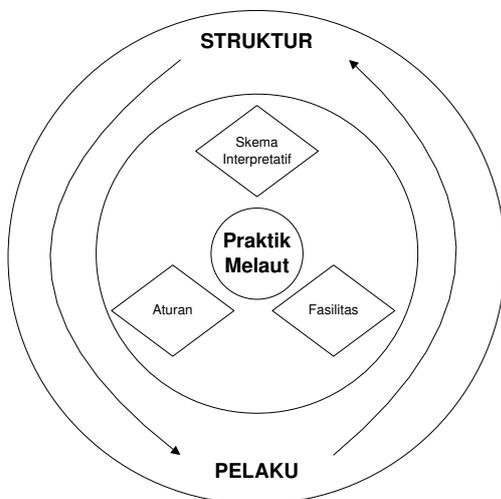
Dalam perspektif elisionistik yang dimotori oleh Anthony Giddens ataupun Pierre Bourdieu, hubungan timbal balik tak henti antara individu dan strukturlah yang menjadi dasar dari realitas sosial yang muncul di dalam masyarakat. Menurut mereka, pemisahan secara ketat antara perspektif fakta sosial dan interaksionisme simbolik dianggap kurang mumpuni untuk bisa menjelaskan masalah yang terjadi pada masa modernisasi lanjut seperti sekarang ini. Meminjam perspektif keduanya, kebudayaan bisa dimaknai sebagai satu arena sosial dalam sebuah tatanan sosial yang di dalamnya terjadi proses redefinisi dan restrukturisasi terus-menerus. Masyarakatlah yang melahirkan kebudayaan. Oleh karena itu, untuk memahami kebudayaan maritim, kita mesti memahami apa yang dimaksud dengan masyarakat maritim.

Merujuk pada Janizewski (1991) dalam Bartlomiejski (2011: 48), masyarakat maritim merupakan representasi masyarakat lokal yang memiliki tipe sosial yang unik. Menurutnya, masyarakat maritim memiliki makna yang jauh lebih besar daripada masyarakat nelayan. Mereka bukan saja tinggal di tepi pantai dan mencari ikan di laut, tetapi juga memiliki norma serta obligasi sosial yang berangkat dari relasi panjang mereka dengan lautan. Kemudian, identitas mereka sebagai masyarakat maritim diperoleh melalui proses sosial berbagi pemaknaan dan pengalaman bersama dalam berhubungan dengan laut. Sementara itu Cameron (1986), mempersoalkan sebuah kenyataan sosiologis tentang keragaman orientasi sosio-kultural masyarakat terhadap laut meskipun mereka memiliki kesempatan fisik dan kebutuhan ekonomi yang sama. Menurutnya, tidak semua masyarakat yang tinggal dekat laut memiliki keterikatan yang kuat terhadap laut, termasuk dalam menentukan pembagian kerja di antara mereka.

Lapian (2011:80) menjelaskan bagaimana kebudayaan maritim bukanlah satu bentuk dominasi antara yang pesisir terhadap yang daratan. Kebudayaan maritim Nusantara diperkuat oleh proses tukar-menukar barang antara wilayah pesisir dan pedalaman. Meskipun dalam hal

perdagangan antarpulau, pelaksanaan perhubungan memerlukan kemampuan berlayar, baik kemahiran membuat perahu atau kapal sebagai alat angkutan maupun pengetahuan navigasi untuk mencapai tujuan.

Pada akhirnya, kalau kita meminjam penjelasan Giddens (1984) dalam menerangkan praktik sosial di masyarakat maka melaut bisa dilihat sebagai sebuah pertemuan antara *structural constraint* yang agak longgar dengan lapisan kesadaran yang muncul dari individu ketika ia berinteraksi dengan struktur yang melingkupi dirinya. Ringkasnya, secara sosiologis, melaut adalah tuntutan ekonomi sekaligus jalan hidup yang harus dipenuhi. Kebudayaan melaut atau kebudayaan maritim bisa dimaknai sebagai satu arena sosial di mana terjadi interaksi antara 1) skema interpretatif yang melibatkan pengetahuan mengenai laut; 2) aturan sosial yang meliputi sanksi dan institusi sosial yang ada dalam satu masyarakat maritim; serta 3) bentuk-bentuk fasilitas yang bisa dikategorikan sebagai sumber daya yang menjadi modalitas seseorang untuk pergi melaut.



**Gambar 1.** Melaut Sebagai Praktik Sosial

### **Persoalan Identitas**

Seorang ahli antropologi dari Universitas Bombay yang hadir dalam *1<sup>st</sup> International Conference on Man and The Sea* di Princeton pada musim panas tahun 1965 mengemukakan sebuah pernyataan yang menantang terkait peradaban maritim suatu masyarakat, menurutnya:

“Perhaps as social scientists, we must admit that cultivation of the seas can only flow from cultivation of the kinds of men and women who make the seas their own. But what do we then have to say about how to cultivate such people while there is time?”

Sebelum dirinya mengemukakan pernyataan sekaligus pertanyaan tersebut, terlebih dahulu ia menguraikan secara panjang lebar persoalan di negerinya. Menurutnya, India sebagai negara dengan penduduk yang cukup besar memiliki permasalahan dalam soal pangan. Sejurus dengan hal itu, India juga memiliki garis pantai yang cukup panjang, termasuk sejumlah penduduk yang berprofesi sebagai pencari ikan dengan metode tradisional. Akan tetapi, menurutnya, jumlah nelayan di India tidak seberapa dibandingkan jumlah petaninya. Dia membandingkan India dengan Inggris, Prancis, Amerika, dan Rusia. Menurutnya, nasib India hampir sama dengan Mesir atau Somalia yang warganya masih jarang menyentuh lautan (Cameron 1986:2).

Kiranya, apa yang kita lakukan dengan menelisik secara mendalam apa yang dilontarkan oleh Cameron sebagai “*the kinds of men and women who makes the seas their own*” menjadi begitu relevan. Di sini, permasalahan kelompok sosial atau bahkan kelompok identitas yang memiliki pengetahuan dan keterampilan dalam melaut menjadi inti dari penyebaran praktik melaut itu sendiri. Pertanyaan yang patut diajukan adalah, bagaimana proses penularan itu dapat berlangsung? Secara sosiologis, pola relasi seperti apa yang terjadi ketika reproduksi tindakan itu muncul. Dalam tingkatan yang paling kritis, betulkah apa yang telah dikemukakan oleh ahli antropologi dari Universitas Bombay tersebut?

Mengenai masalah identitas dan hubungan antarkelompok pada masyarakat nelayan, Ebbin (2004:82) membandingkan dua kelompok nelayan, yaitu nelayan Puget Sound di wilayah Washington dengan nelayan Kuskokwim River, sebelah barat Alaska. Penelitiannya memperlihatkan adanya hubungan antara identitas dan konflik sosial di kalangan nelayan. Menurutnya, perubahan anatomi konflik memberikan pengaruh yang cukup signifikan pada konsepsi mengenai identitas kolektif. Inti dari apa yang dikemukakan Ebbin menunjukkan bagaimana identitas yang

dimanifestasikan sebagai suatu perasaan kolektif dan kepemilikan bersama sesungguhnya berada pada situasi sosial yang sangat dinamis. Batas-batas kelompok yang menjadi dasar dari perbedaan identitas setiap saat dapat berubah, baik karena struktur sosial dan politik yang melingkupinya maupun dinamika anggota kelompok yang juga memiliki hubungan yang luas dengan struktur, maupun individu di luar kelompok identitasnya.

Dalam bagian awal *The Power of Identity*, Castells menyatakan bahwa identitas adalah sumber pemaknaan dan pengalaman setiap orang (1997:6). Oleh karena itu, identitas sangat erat kaitannya dengan pengetahuan yang mampu memberikan sumbangan terhadap konstruksi pemaknaan seseorang. Pengetahuan yang dimaksud dalam konteks ini lebih kepada kemampuan untuk mengidentifikasi diri, terutama dalam mengenali siapa diri dan *liyan* (*the others*). Castell (1997:6) juga mengutip Calhoun (1994: 9–10), ... *self-knowledge—always a construction no matter how much it feels like a discovery—is never altogether separable from claims to be known in specific ways by others*.

Castells (1997:7) melanjutkan konsepsinya mengenai identitas yang dapat dimulai dari institusi dominan, hal itu bisa menjadi sebuah identitas tatkala aktor sosial menginternalisasikannya, kemudian membangun basis pemaknaan mereka dari seputar proses internalisasi ini. Sementara itu, menurut Giddens (1991), identitas adalah sumber pemaknaan untuk para aktor sekaligus konstruksi yang diisi oleh para aktor melalui proses individuasi. Meskipun ada perbedaan di antara Castells dan Giddens tentang konsepsi identitas, namun penjelasan keduanya sama-sama mengamini bahwa konstruksi identitas mengarah pada satu proses tak putus. Proses tak putus itu juga mengisyaratkan bahwa identitas adalah satu bangunan yang terus bergerak dalam artian meredefinisi dirinya ketika berhadapan dengan *liyan*.

## **DINAMIKA PRAKTIK SOSIAL MELAUT: SEJARAH, IDENTITAS, DAN PENGETAHUAN**

Degradasi kebudayaan maritim yang berhasil ditelaah dalam penelitian ini bisa dilihat dalam dinamika praktik sosial melaut yang terjadi pada tingkat masyarakat. Untuk menjelaskan dinamika tersebut, ada tiga persoalan kunci yang akan dibahas. *Pertama*, dimensi kesejarahan yang menyebabkan degradasi itu berlangsung. *Kedua*, representasi dari degradasi itu dalam konteks kekinian. *Ketiga*, keterlibatan identitas dalam konteks praktik sosial melaut. Dimensi kesejarahan memperlihatkan bagaimana kolonialisme memberikan andil yang cukup besar terhadap peluruhan kebudayaan maritim di Banten. Degradasi tersebut dalam konteks kekinian direpresentasikan dengan penyempitan makna atas praktik melaut kalau dibandingkan masa lalu. Pada titik ini, kelompok identitas memiliki andil yang cukup besar dalam mempertahankan pengetahuan dan nilai tentang melaut. Hal inilah yang menyebabkan dalam skala-skala yang relatif terbatas, praktik sosial melaut masih bisa bertahan sampai hari ini.

### ***Sejarah Singkat Peluruhan Kejayaan Maritim Banten***

Pada zaman perniagaan maritim, baik di masa Kerajaan Sriwijaya maupun di masa Kerajaan-Kerajaan Islam Nusantara, perkembangan kebudayaan ditopang oleh sistem perniagaan antarpulau yang memanfaatkan keberadaan kota-kota bandar besar di sepanjang pesisir pantai, dari pesisir timur dan barat Sumatra, sampai pesisir utara Pulau Jawa. Perniagaan maritim juga disokong oleh kota-kota bandar besar di kawasan Timur seperti Makassar, Ambon, Ternate, dan Tidore (Lapian 2009). Maraknya kehidupan kota bandar nusantara di masa lalu adalah konsekuensi tak terhindarkan dari jalur perdagangan laut yang menghubungkan dunia timur dan barat.

Catatan Wolters (2011:19) mengonfirmasi bahwa Kerajaan Sriwijaya yang menguasai Selat Malaka memiliki jasa yang sangat besar dalam mengintegrasikan jalur perdagangan laut dunia barat dan timur. Menurutnya, jalur pelayaran dari Teluk Benggala ke Nusantara dan dari

China ke Nusantara adalah dua jalur pelayaran yang sebelumnya tidak menjadi satu. Keduanya berkembang pada zaman yang berbeda, bahkan ada perbedaan waktu selama beberapa abad sampai keduanya kemudian terintegrasi. Reid (2011) menuliskan bahwa masa keemasan kota bandar nusantara terjadi pada abad ke-15 sampai dengan ke-17 yang menjadi bagian tak terpisahkan dari perkembangan perdagangan global.

Jauh sebelum kolonialisme masuk, hubungan antarkelompok masyarakat di kawasan ini didominasi oleh hubungan maritim. Di kawasan Asia Timur sampai Barat, jalur perdagangan yang dikenal ada dua, yakni jalur darat (*silk road*) dari mulai Tiongkok, Turkistan (Asia Tengah), India, sampai Laut Tengah dan Jazirah Arab, serta jalur laut, dari mulai Laut Tiongkok Selatan, Selat Malaka, Kalkuta, Teluk Persia, Laut Tengah sampai Mesir dan Eropa. Tidak demikian dengan Nusantara. Wilayah Nusantara betul-betul didominasi oleh jalur laut karena tantangan untuk melintasi daratan jauh lebih besar daripada laut. Reid (2011:74) menggarisbawahi bahwa, jalur perdagangan darat yang mengandalkan gerobak (*caravan*) memiliki banyak keterbatasan untuk menjangkau daerah-daerah yang terpencil karena infrastruktur darat yang masih belum memadai. Menurut Reid, jalur darat di kawasan Asia Tenggara relatif lebih sulit dilalui karena hutannya yang lebat, curah hujan yang banyak sehingga jalan sulit dilalui pada saat banjir, dan sungai-sungainya yang bergolak. Perdagangan laut yang akhirnya menciptakan zaman perdagangan di wilayah ini, membuat, perdagangan dengan gerobak juga ikut berkembang.

Tidak hanya sebagai pusat perniagaan, kawasan kota bandar yang terdapat di pesisir menjadi arena berbagai kelompok untuk saling berinteraksi secara setara satu dengan yang lainnya. Dalam konteks ini, Reid (2011:147) setuju dengan Tome Pires yang melihat bahwa proses interaksi sosial yang berlangsung di kota-kota bandar ini sering kali berlangsung tanpa melibatkan persoalan kelas, tetapi lebih pada kelompok sosial, baik etnis, suku, agama maupun identitas lainnya. Keterlibatan perempuan dalam sistem perniagaan maritim juga dianggap merepresentasikan satu prinsip egalitarianisme masyarakat maritim di kawasan ini.

Dari studi sejarah yang dilakukan oleh Lapien (2008:1), diketahui bahwa pelayaran dan perniagaan memiliki keterkaitan yang erat dengan integrasi sosial antarsuku bangsa di tanah air. Menurutnya, laut telah memberikan ruang bagi interaksi yang intens antara kerajaan-kerajaan kecil yang letaknya terpencar di pulau-pulau yang ada di Indonesia. Hubungan ekonomi, kultural dan sewaktu-waktu politis telah bergabung atau digabungkan dalam satuan-satuan yang lebih besar. Komunikasi dan lalu lintas antarkeulauan Indonesia dimungkinkan oleh penduduknya yang telah mengembangkan satu jaringan hubungan maritim yang lebih baik, kemajuan teknologi kapal, keahlian navigasi, dan *enterprising spirit* yang besar.

### ***Banten pada Masa Lalu***

Pelabuhan Banten pernah menjadi salah satu pelabuhan terbesar di Nusantara yang hidup karena perniagaan lada dan pala. Maraknya perniagaan hasil bumi di pelabuhan mendorong interaksi yang dinamis antara wilayah pedalaman dan pesisir, selain juga dikarenakan faktor luar, seperti runtuhnya Kesultanan Malaka oleh Portugis.

Salah satu kawasan laut Nusantara yang oleh Lombard (2005) dianggap sebagai media pertemuan kebudayaan antarkelompok masyarakat adalah Selat Sunda, semasa di bawah kekuasaan Kerajaan Banten. Seorang pelaut dari Prancis, Claude de Forbin, dalam catatan perjalanan tahun 1686 yang dibukukan dalam Dorleans (2006:112) mengemukakan betapa besar dan kosmopolitannya Banten yang ia kunjungi pada tahun 1670. Reid (2011:3) menyatakan bahwa, selama periode 1400–1650, Asia Tenggara memiliki peran penting dalam sistem perdagangan dunia dengan berbagai macam komoditas hasil buminya, seperti cengkih, pala, lada, kamper, kayu cendana, dan pernis. Wilayah yang oleh Reid disebut sebagai “wilayah di bawah angin” ini memiliki pusat-pusat perdagangan sendiri, seperti Pegu, Ayuthya, Pnompenh, Hoi An (Faifo), Melaka, Patani, Brunei, Pasai, Aceh, Banten, Jepara, Gresik, dan Makassar. Kota-kota ini cukup berpengaruh, sampai ketika kolonial masuk dan menguasai beberapa titik penting yang kemudian menggantikan peranan kota-kota itu,

seperti Portugis di Malaka, Belanda di Batavia dan Manila di bawah kekuasaan Spanyol. Pada abad ke-16 Banten menjadi satu-satunya tempat penanaman lada di Pulau Jawa, rata-rata hasilnya mencapai 2.000 ton per tahun (Reid 2011:12). Interaksi yang terjadi antara kawasan pedalaman dan pesisir Banten merupakan hubungan yang terus-menerus dan saling mengisi. Sumber daya yang berasal dari pedalaman menimbulkan fungsi Kota Banten sebagai kota dagang (Untoro 2006:196).

Kesultanan Banten adalah satu dari beberapa kerajaan Nusantara yang banyak mengambil manfaat pascakejayaan Majapahit. Runtuhnya Majapahit dan berkembangnya kerajaan-kerajaan Islam seperti Demak, Jepara, dan Banten oleh kalangan sejarawan dinilai sebagai masa transisi dari zaman klasik menuju zaman modern awal sejarah Asia Tenggara (Hamid 2013: 84). Keruntuhan Majapahit sendiri ditengarai karena perubahan orientasi kebijakan pemerintah dari laut ke darat. Ketika Majapahit mencapai kejayaan dan kemakmuran dari hasil perdagangan di Laut Jawa, masyarakat dan kalangan istana cenderung membangun candi-candi dan penyelenggaraan ritual suci di pedalaman (Hamid 2013: 224).

Berbeda dengan Aceh yang memperlihatkan semangat keagamaannya ketika menghadapi Portugis di Sumatra dan Selat Malaka, Banten lama justru menjalin hubungan dagang dengan Portugis. Banten menjadi sangat berkembang ketika Malaka dikuasai Portugis pada tahun 1511. Para pedagang Muslim dari berbagai tempat membangun jalur pelayaran baru melalui Pesisir Barat Sumatra yang masuk ke Selat Malaka, baru kemudian menyusuri pesisir utara Jawa. Hubungan yang harmonis antara Banten dan Portugis tidak hanya sebatas urusan perdagangan, Banten juga meminta bantuan kepada Portugis untuk menghadapi ancaman dari Kerajaan Islam Demak pimpinan Pati Unus. Atas bantuan militer itu, Portugis meminta hak untuk membangun benteng di Banten (Guillot 2008: 266–267). Banten merdeka didirikan oleh Sultan Hasanuddin tahun pada 1568. Wilayah kekuasaannya meliputi seluruh ujung barat Jawa (dahulu Kerajaan Sunda). Banten menjadi kaya sebagai pusat penjualan utama merica (Hamid 2013:138).

Sebagai ciptaan zaman perdagangan, Banten oleh Reid (2011:91) dikategorikan sebagai kontradiksi pada periode itu. Dibangun menghadap ke laut, untuk mendapatkan keuntungan dari pelayaran, kota itu tumbuh dengan cepat sebagai metropolis kosmopolitan, di mana semua pedagang diterima dan adanya gabungan kelompok-kelompok yang tidak terawasi, parit-parit, jalan-jalan, pasar-pasar yang semuanya tidak teratur. Kota-kota Bandar seperti Banten dan yang lainnya pada masa itu bukanlah parasit yang memeras surplus dari daerah pedalaman yang lamban. Justru kota-kota itulah mendapatkan kekayaan dari perdagangan maka bahan makanan dari pedalaman itu mengalir lancar di pasar terbuka (Reid 2011: 89).

### ***Degradasi Kebudayaan Maritim Banten***

Degradasi pelabuhan laut Banten pada masa lalu, tak dapat dilepaskan dari peranan kolonial Belanda yang pada tahun 1605 mulai berpikir untuk mencari pelabuhan baru yang bisa menggantikan posisi Banten (Blusse 1983: 155, lihat juga Untoro 2006: 194). Sebenarnya, degradasi Kerajaan Banten yang memiliki orientasi ekonomi politik maritim cukup kuat, berjalan beriringan atau dalam satu kurun waktu dengan proses degradasi kekuatan kerajaan-kerajaan lain di Nusantara, termasuk beberapa kerajaan maritim besar di Asia Tenggara. Menurut Reid (2011) degradasi perniagaan maritim Asia Tenggara terjadi sekitar abad ke-16 sampai 17. Hal ini dikarenakan krisis ekonomi Eropa (faktor luar), persoalan internal seperti perpecahan di dalam kerajaan serta kontradiksi ekonomi politik antara kekuasaan raja dan kelas menengah baru yang tumbuh akibat aktivitas perniagaan. Reid (2011: 310) mengajukan delapan kerajaan besar yang menurut catatan sejarawan lain dapat dianggap merepresentasikan kondisi tersebut.

Kendati demikian, Banten di bawah kekuasaan Sultan Abdulahfatah Ageng (1651–1682) diberi catatan khusus oleh Reid karena begitu dihormatinya sosok raja ini, justru oleh berbagai kalangan di Belanda. Peran kolonial dalam meruntuhkan perekonomian Banten juga dibenarkan oleh Lapien (2008:111) yang menyatakan bahwa, setelah Belanda gagal merayu syahbandar Banten untuk berpihak pada mereka, pada tahun 1619,

VOC mulai menguasai Jayakarta. Kompeni menarik para pedagang ke Pelabuhan Jayakarta. Satu windu kemudian, perdagangan Banten benar-benar jatuh ke tangan Belanda.

Monopoli perdagangan lada oleh VOC, termasuk yang terjadi di Banten, membuat semacam blokade besar-besaran atas aktivitas perdagangan di pelabuhan-pelabuhan Nusantara. Oleh karena itu, di Banten, Aceh, Bugis, Makassar dan yang lainnya para penguasa menyarankan untuk mengubah tanaman lada menjadi tanaman pangan. Suplai lada pun terganggu dan rakyat di kerajaan-kerajaan tersebut sampai jatuh miskin akibat tidak ada lagi aktivitas perdagangan yang berarti (Reid 2011: 348). Periode ini menjadi masa suram bagi perniagaan maritim Nusantara.

### ***Representasi Degradasi Kebudayaan Maritim***

Jika pada masa lalu melaut memiliki dimensi pemaknaan dan praktik yang cukup luas, saat ini justru terjadi reduksi pemaknaan atas praktik sosial tersebut. Penjelasan makro historis pada bagian sebelumnya menggambarkan bahwa melaut adalah sebuah praktik sosial yang didasari oleh satu hubungan relasional yang dinamis antara masyarakat dan laut (lihat Lopian 2008). Manifestasinya bisa bermacam-macam, mulai dari mencari ikan untuk kebutuhan hidup, berlayar untuk pergi ke suatu tempat demi mengunjungi sanak saudara, merantau, menyebarkan agama, sampai menggunakan kapal untuk berniaga atau bahkan demi tujuan kekuasaan, berperang. Semua itu dilakukan oleh masyarakat masa itu melalui jalur laut dengan menggunakan perahu-perahu atau kapal dengan berbagai macam ukuran. Bagaimana dengan hari ini?

Faktanya, situasi telah berubah. Pada masyarakat Pesisir Ujung Kulon tempat penelitian ilmiah ini dijalankan, perubahan itu pun berlangsung. Sisa-sisa pemaknaan yang luas atas praktik sosial melaut itu sendiri masih dapat ditemukan dalam jumlah dan keterangan yang terbatas. Akan tetapi, yang dapat dipastikan dari proses degradasi dalam konteks kekinian itu, peran negara dan pemerintah cukup besar dalam melanjutkan persoalan tersebut.

Kalau sebelumnya melaut memiliki makna yang sangat luas, perkembangan masyarakat

malah mereduksi makna melaut. Saat ini melaut terbatas pada mencari ikan di laut atau mengantar pelancong yang hendak berwisata ke pulau-pulau kecil di sekitar pesisir Ujung Kulon. Padahal sebelumnya, kapal motor bisa memiliki fungsi yang beragam, satu saat digunakan untuk mencari ikan, satu saat digunakan untuk membawa hasil bumi atau hasil laut untuk dijual ke kota besar seperti Labuan atau Cilegon serta membawa kebutuhan bahan pokok dan barang-barang lain yang tidak diproduksi di wilayah ini. Distribusi barang dengan menggunakan kapal motor terakhir terjadi pada pertengahan dekade '80-an. Setelah itu, kapal motor praktis hanya digunakan untuk mencari ikan atau mengantar pelancong ke pulau.

Praktik sosial melaut yang pada masa lalu meliputi berbagai kepentingan, perlahan namun pasti mulai menghilang akibat beberapa hal. *Pertama*, disebabkan oleh munculnya alternatif jalan darat yang walaupun belum bagus, memungkinkan bagi mereka untuk memilih jalur lain selain laut. Kemudian yang *kedua*, penggunaan motor laut semakin hari semakin tidak efisien, mengingat kondisi cuaca yang tidak bisa diprediksi sering kali memaksa mereka untuk menepi ke darat beberapa kali selama dilakukannya perjalanan mengantar barang atau muatan dari Ujung Kulon menuju Labuan ataupun Panimbang. *Ketiga*, biaya bongkar muat barang yang harus dikeluarkan ketika menggunakan jasa motor laut cukup besar. Hal ini dikarenakan mereka harus beberapa kali melakukan bongkar muat, baik ketika memasukkan barang ke dalam kapal, mengeluarkan barang dari dalam kapal, menaikkan barang ke mode transportasi darat menuju gudang maupun membongkar barang untuk disimpan di gudang atau pihak pembeli. Besarnya biaya bongkar muat ini dikarenakan gudang-gudang yang selama ini digunakan oleh para pembeli ataupun pengumpul, baik di Panimbang maupun Labuan, bukan berada di pelabuhan atau daerah pesisir yang bisa dimasuki oleh motor laut. Kebanyakan gudang-gudang itu lokasinya cukup menjorok ke darat sehingga, baik pembeli maupun penjual masih harus mengeluarkan biaya bongkar muat beberapa kali. Ini yang membuat pengangkutan menggunakan motor laut dianggap tidak efisien dari sisi biaya. Persoalan terakhir yang sempat mengemuka juga adalah semakin

hari, motor laut semakin sulit untuk masuk kawasan pelabuhan, baik di Panimbang maupun Labuan karena terjadi pendangkalan. Tak jarang mereka harus menunggu satu hari untuk menantikan pasang naik agar kapal mereka dapat masuk ke muara. Hal ini cukup mengganggu efektivitas transportasi barang yang mereka bawa.

### ***Masuknya Mobil dan Truk***

Sekitar tahun 1985, H. Hasan memutuskan untuk membeli mobil bak terbuka untuk membawa hasil tangkapan ikannya ke gudang di Labuan. Menurut hal itu lebih efektif karena pengangkutan dengan motor laut semakin tidak efisien dari sisi biaya dan waktu. Kelebihan pendapatan kemudian ia alihkan untuk membeli mobil sehingga ia juga dapat memulai bisnis angkutan di darat yang diperuntukkan bagi penduduk. Meskipun jarak tempuhnya belum jauh karena faktor jalan yang belum ada, inisiatif ini kemudian banyak ditiru oleh warga lainnya. Ironisnya, mobil barunya sendiri harus diantar oleh *dealer* dari Labuan dengan menggunakan motor laut sampai ke depan rumahnya.

Penjelasan di atas menunjukkan kepada kita bagaimana sebuah proses intervensi sosial di perdesaan pesisir berupa introduksi teknologi baru, yaitu mobil, perlahan namun pasti melahirkan satu pengetahuan lain yang sebelumnya tidak hidup di tempat ini. Keberadaan mobil sebagai alat angkut darat membuktikan pada setiap orang bahwa ada mode transportasi yang lebih baik daripada motor laut. Meskipun dalam beberapa hal, penggunaan mobil belum dapat optimal akibat infrastruktur jalan yang belum ada. Akan tetapi, mulai bersemi sebuah kesadaran baru bahwa mereka harus memiliki jalan yang baik sehingga dapat dilewati oleh mobil. Masa depan interaksi mereka dengan dunia luar, ada pada jenis teknologi transportasi mobil karena penggunaan motor laut selama beberapa kurun waktu ternyata tidak juga bisa membuat mereka lebih baik ataupun lebih maju daripada masyarakat lain. Mobil dan truk dalam konteks ini menjadi satu manifestasi kecil dari bagaimana sebuah pengetahuan bisa datang, berkembang untuk kemudian mendominasi.

Pada masa kini, meskipun jalan darat di kawasan ini sangat buruk, berbagai jenis mobil dan motor keluaran terbaru lalu lalang setiap saat. Hal yang sama tidak kita dapatkan di laut. Meskipun masih banyak motor laut atau kapal yang digunakan oleh nelayan, kita dapat saksikan bagaimana kapal dan mesin yang mereka gunakan seolah tidak beranjak dari apa yang pernah mereka gunakan beberapa dekade lalu. Selain teknologi yang cukup ketinggalan, infrastruktur bagi kapal untuk berlabuh juga tidak kunjung dibangun. Dari beberapa lokasi nelayan berlabuh di Pesisir Ujung Kulon, seperti Muara Cikawung, Muara Cibanua, Legon Guru, Tanjung Lame dan Katapang, hanya Muara Cibanua yang bisa dikatakan mirip pelabuhan. Sisanya hanya muara saja yang dibuat seadanya oleh penduduk.

Secara sosiologis, mobil dan truk menjadi apa yang oleh Giddens (1984) kategorikan sebagai fasilitas atau modalitas yang menentukan bagaimana sebuah perubahan di dalam masyarakat itu bisa berjalan. Fasilitas itu pada gilirannya membangkitkan satu skema interpretasi akan sebuah kemajuan. Dasar dari tindakan sosial seseorang ditentukan oleh pengetahuan yang melingkupi dirinya berkembang ke arah di mana fasilitas atau modalitas itu disimbolisasikan. Pada titik ini, struktur sosial dalam perspektif kaum elisionistik mendorong satu proses marginalisasi kebudayaan yang berorientasi kemaritiman oleh kebudayaan yang berorientasi daratan pada masyarakat Ujung Kulon.

### ***Industri Perkapalan Nelayan***

Pesat dan berkembangnya teknologi mode transportasi darat, seperti mobil, motor, dan truk, berbanding terbalik dengan kondisi industri perkapalan milik nelayan yang sampai hari ini seperti tidak beranjak dari apa yang ada pada beberapa dekade lalu. Meskipun industri kendaraan bermotor darat tidak terdapat di sini, konsumsi atas produknya begitu besar. Hal ini terlihat dari begitu banyaknya masyarakat yang memiliki kendaraan roda dua dan sebagian kecil roda empat. Ada juga beberapa anggota penduduk yang memiliki minibus dan digunakan sebagai angkutan umum dari desa-desa di sepanjang pesisir untuk menuju ke Kota Kecamatan Sumur,

Labuan, Rangkasbitung ataupun Serang. Singkatnya, perkembangan transportasi darat begitu cepat. Tidak seperti mode transportasi laut yang tidak mengalami perkembangan yang cukup berarti, baik dari sisi bentuk, model, bahan, maupun teknologi pembuatannya.

Persoalan paling pokok dalam konteks perbandingan itu tentu saja bukan pada skala industrinya karena yang jauh lebih penting adalah bagaimana pengetahuan sebagai dasar dari satu proses perjalanan peradaban suatu masyarakat mengalami stagnasi. Atau dengan kata lain, ketidakmampuan untuk mengembangkan diri dalam rangka mendukung praktik sosial melaut itu sendiri. Kendati dalam ukuran-ukuran yang jauh lebih mikro, pengetahuan tentang pembuatan dan perbaikan kapal tradisional masih hidup dan berjalan. Sebuah praktik industri jasa maritim dijalankan oleh beberapa individu yang secara sosiologis menunjukkan bagaimana kebudayaan maritim begitu termarginalkan. Jarman dan Armin, dua orang praktisi pembuat kapal merepresentasikan hal itu.

Jarman dan Armin, keduanya adalah dua orang tukang yang sampai hari ini masih setia melayani perbaikan kapal-kapal nelayan yang rusak atau bahkan membuat kapal baru, khususnya kapal yang terbuat dari kayu. Pengetahuan mereka tentang proses pembuatan kapal yang bersumber dari pengalaman selama ini ditambah kegiatan melaut untuk mencari ikan, menyempurnakan batas yang sangat lokal, kapasitas pengetahuan sekaligus praktik perbaikan, dan pembuatan kapal. Sampai sejauh ini, tidak ada bantuan atau dukungan dari pihak pemerintah ataupun swasta untuk kegiatan mereka. Kemampuan mereka bertahan sebagai pembuat kapal tradisional di wilayah ini adalah hasil kerja keras dan rasa percaya para pemilik kapal untuk memperbaiki kapal-kapalnya kepada mereka.

Di tengah tekanan perkembangan mode transportasi darat yang begitu pesat, industri perkapalan nelayan skala kecil tetap dapat hidup dan mampu menjawab persoalan-persoalan teknis perkapalan yang selama ini ditemui oleh nelayan. Secara sosiologis, para praktisi pembuat kapal mengembangkan pengetahuannya melalui sistem pendidikan nonformal. Dalam mengerjakan

perbaikan atau pembuatan kapal, bantuan alam dan lingkungan sangat penting karena adanya keterbatasan dalam hal sarana dan prasarana.

Selain ketiadaan sarana dan prasarana yang memadai dalam upaya pembuatan serta perbaikan kapal, inovasi paling canggih dari sistem pembuatan kapal hanya pada energi atau daya pendukung kerja. Jika sebelumnya berbagai peralatan masih digunakan secara manual atau mekanis, saat ini peralatan listrik seperti bor listrik, mesin serut listrik, dan gergaji listrik/mesin sudah dapat digunakan. Selebihnya semua masih manual. Tak sedikit dari pekerjaan pembuatan kapal di tempat ini masih memanfaatkan kondisi alam untuk bisa membantu proses pembuatan ataupun perbaikan kapal. Misalnya, membuat kapal di tengah rerimbunan pohon sangat penting karena cabang-cabang pohon yang besar bisa dimanfaatkan untuk menjadi pengganti katrol atau alat angkat. Proses ini penting ketika hendak melakukan perbaikan di bagian bawah lambung kapal. Dengan adanya batang kayu, tali bisa diikatkan kemudian kapal ditarik ke atas sampai pada kondisi menggantung.

Secara sosiologis, tetap bertahannya industri pembuatan dan perbaikan kapal rakyat di wilayah ini disebabkan oleh tertambatnya pengetahuan mengenai hal tersebut di dalam struktur sosial masyarakat. Ketertambatan itu melekat di dalam struktur kesadaran para pemilik kapal yang sampai hari ini masih mempercayai tenaga-tenaga terampil pembuat kapal seperti Jarman dan Armin guna memperbaiki atau membuat kapal baru mereka untuk digunakan melaut. Dalam konteks ini, intervensi yang salah dapat mendorong pengetahuan mengenai hal ini ikut luruh bersama peluruhan kebudayaan maritim itu sendiri.

### ***Paradoks Identitas***

Kecenderungan yang tampak dari kampung-kampung yang berada di Pesisir Ujung Kulon—tempat penelitian ini dilakukan—adalah wajah masyarakat pertanian atau agraris meskipun determinasi alamiahnya lebih dekat kepada laut (pesisir). Jarak alamiah yang dekat dengan laut tidak membuat jarak sosial dan jarak kulturalnya juga dekat.

Hamid (2013: 79) mencatat pentingnya dukungan pertanian bagi kawasan pelabuhan sebagai satu sistem perekonomian pendukung perniagaan maritim. Menurutnya, pelabuhan-pelabuhan yang baik juga harus memiliki dukungan logistik seperti air tawar dan beras yang cukup besar karena para pelaut memerlukannya dalam satu kegiatan pelayaran yang memakan waktu berminggu-minggu bahkan berbulan-bulan. Inilah salah satu hal yang menyebabkan banyak wilayah pesisir yang masyarakatnya juga menanam tanaman pangan. Dalam konteks sejarah, hal itu dilakukan untuk mendukung satu sistem perekonomian yang lebih besar, yaitu sistem perekonomian maritim.

Dengan kata lain, produksi pertanian masyarakat pada waktu itu memiliki orientasi yang cukup luas. Bukan saja untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sendiri, melainkan sebagai sistem pendukung aktivitas ekonomi politik di laut. Bukan saja demi aktivitas sosial di darat, lebih jauh hal itu mendukung kegiatan di kapal-kapal yang menjadi media interaksi antarkelompok masyarakat pada waktu itu.

Dengan demikian, kita bisa memahami bahwa keberadaan kegiatan ekonomi pertanian yang tidak berorientasi pada lautan di wilayah pesisir, bukan sesuatu yang timbul secara tiba-tiba atau menjadi sebuah antitesis yang berlawanan dengan kegiatan perekonomian di laut. Pertanian di desa-desa pesisir bukanlah lawan dari aktivitas melaut. Jika dalam perjalanan waktu ternyata rona tani lebih tampak dominan daripada rona laut di wilayah pesisir, sesungguhnya hal itu memperlihatkan satu kenyataan yang sifatnya paradoks, yaitu paradoks desa pesisir yang memiliki dua wajah sekaligus, wajah laut dan wajah darat.

### ***Nelayan Tani-Tani Nelayan***

Jika jarak alamiah masyarakat terhadap laut bisa dikalahkan oleh jarak sosial (mungkin juga jarak kebudayaan), pertanyaan yang patut kita ajukan dalam konteks masyarakat Pesisir Ujung Kulon adalah, bagaimana hal itu bisa berlangsung? Kalau kita merujuk pada pemikiran Giddens, bahwa individu senantiasa mampu melakukan negosiasi dan redefinisi terhadap *structural constraint* yang melingkupi dirinya, bagaimana negosiasi itu berlangsung? Pilihan atau alternatif struktural

apa yang bisa dibangun oleh masyarakat sehingga mampu melonggarkan kunci-kunci struktural yang mengekang mereka. Secara konkret, apa manifestasi dari berlangsungnya negosiasi yang terus-menerus itu?

Hampir semua warga di Pesisir Ujung Kulon ketika ditanya perihal mata pencaharian, jawaban mereka kebanyakan adalah tani-nelayan atau nelayan-tani. Posisi mereka di dalam struktur produksi pertanian ataupun perikanan cukup beragam dan masih cenderung mengikuti pola relasi lama di mana pemilik modal besar menguasai aset yang juga besar, sedangkan mereka yang miskin memiliki alat produksi yang terbatas, baik tanah maupun alat tangkap ikan.

Bagi masyarakat di Pesisir Ujung Kulon, baik bertani maupun melaut, keduanya bukan hanya persoalan mencari nafkah, melainkan ada pemaknaan yang lebih spesifik dan cenderung kontradiktif di antara keduanya. Bertani bagi sebagian besar orang memiliki satu nilai tentang ketenteraman, sementara menjadi nelayan, bagi sebagian kalangan dinilai sebagai usaha yang terlalu berisiko meskipun keuntungannya bisa jauh lebih besar.

Pandangan seperti ini muncul dalam konteks sosial ekonomi yang cukup beragam. Kalangan bawah yang tidak memiliki sawah dan hanya menjadi buruh tani mengungkapkan bahwa melaut sebenarnya cukup menjanjikan. Namun, faktor ketidakpastiannya dinilai tinggi, karena hasil tangkapannya tidak menentu, bisa sangat besar, bisa juga sebaliknya, terlalu kecil bahkan minus. Apalagi pada musim barat, melaut tidak bisa dilakukan sama sekali karena ombak terlalu besar. Saat seperti ini adalah waktu yang sangat sulit bagi para nelayan karena mereka sama sekali tidak memiliki penghasilan. Alat produksi dalam penangkapan ikan di laut pun terus mengalami penurunan atau depresiasi karena digunakan terus-menerus. Tak jarang ketika ombak tengah ganas, bagan-bagan yang dimiliki penduduk pun rusak, bahkan tidak dapat lagi dipakai. Melaut sering dianggap sebagai mata pencaharian yang kurang menenteramkan meski untungnya dapat besar.

Di sisi lain, pengakuan informan yang terlibat dalam penelitian ini mengungkapkan bahwa

pertanian padi sawah dinilai lebih memiliki unsur kepastian karena jelas berapa biaya yang akan dikeluarkan dalam satu kali musim tanam, termasuk perkiraan berapa hasil yang akan diperoleh. Kendati di dalam usaha pertanian tidak dimungkinkan seseorang tiba-tiba mendapat untung yang besar seperti di perikanan tangkap. Investasi faktor produksi di pertanian, yakni tanah, juga diyakini akan terus-menerus bertambah nilainya meski keuntungannya tidak bisa melonjak secara drastis. Bertani bagi sebagian besar masyarakat mencerminkan rasa tenteram dan harmoni.

Kelebihan dan kekurangan masing-masing dua orientasi pemanfaatan sumber daya alam inilah yang sedikit banyak memengaruhi mengapa mayoritas penduduk di Pesisir Ujung Kulon merasa nyaman berada di dalam dua aktivitas tersebut. Pertanian padi sawah memberikan ketenteraman karena hal itu memberikan jaminan ada beras yang tersedia di rumah untuk beberapa waktu. Sementara penangkapan ikan di laut memberikan kemungkinan mereka bisa mendapatkan untung yang relatif besar.

Dua bayangan ideal yang mereka inginkan itu sesungguhnya berlaku universal. Tak terkecuali pada masyarakat modern atau maju yang berada di perkotaan. Mereka pun menginginkan adanya pendapatan yang besar dan jaminan kehidupan yang pasti, terutama untuk jangka panjang. Ketika setiap orientasi mata pencaharian itu secara langsung tidak dapat memenuhi dua bayangan ideal yang dimaksud, mengakomodasi keduanya adalah jalan keluar yang bisa diambil. Menjadi nelayan sekaligus petani dan menjadi petani sekaligus nelayan.

### ***Bugis-Sunda: Berbagi Identitas***

Pembicaraan mengenai laut dan melaut lekat sekali dengan keberadaan etnis Bugis yang mendiami wilayah ini sejak tahun '70-an. Bahkan sampai sekarang ada satu kampung di Desa Taman Jaya, yakni Kampung Cibanza, yang lebih sering disebut orang sebagai Kampung Bugis karena sebagian besar masyarakat yang tinggal di kampung ini adalah mereka yang beretnis Bugis. Bentuk rumah tinggal mereka pun banyak yang masih mencirikan rumah panggung Bugis dengan tiang-tiang penyangga yang cukup tinggi.

Akan tetapi, dari sisi bahasa, mereka sudah mencampurnya dengan bahasa Sunda meskipun dengan logat Bugis yang masih kental.

Dalam konteks sekarang, telah banyak anggota masyarakat beretnis Sunda yang menjadi nelayan, bahkan sampai pada tingkat juragan meskipun tak bisa dipungkiri ada semacam memori kolektif yang pernah hidup bahwa orang Sunda hidup dari bertani. Kesan ini muncul dari pembicaraan dengan berbagai pihak, baik mereka yang beretnis Sunda maupun mereka yang beretnis Bugis. Di satu sisi, meskipun mereka yang beretnis Bugis mengakui kedekatannya dengan laut dan profesi nelayan, pada hari ini, banyak dari mereka yang meninggalkan profesi sebagai nelayan dan memilih untuk bertani. Di sini, profesi tani dan nelayan yang semula melekat erat dengan identitas kesukuan mereka perlahan mulai meluruh dan terjadi proses pertukaran tanpa menimbulkan terjadinya ketegangan atau konflik.

Secara sosiologis, proses sosial yang terus-menerus berlangsung mempertemukan batas-batas yang semula tegas menjadi kabur. Proses sosial yang terjadi di masyarakat Pesisir Ujung Kulon menjadi arena yang cukup dinamis bagi bertemunya berbagai macam kebudayaan, kendati belum tentu hal itu dapat mengubah struktur ataupun stratifikasi sosial yang selama ini berlaku. Proses sosial tersebut juga mempertukarkan pengetahuan serta pengalaman lintas identitas. Alhasil, kebudayaan menjadi arena berbagai pihak untuk berbagi identitas.

Identitas merupakan hal penting dalam konteks penyebarluasan pengetahuan dan praktik melaut. Nelayan Bugis yang datang ke Ujung Kulon memberikan kontribusi yang sangat besar bagi pengenalan pengetahuan tentang laut bagi orang Sunda yang mendiami wilayah ini lebih awal. Berbagai pihak dari etnis Sunda mengakui bahwa mereka baru memahami ada jenis ikan tertentu yang memiliki harga tinggi. Salah satunya adalah udang *jerbung* yang sebelumnya tidak dilihat sebagai komoditas yang menguntungkan bagi masyarakat, saat ini justru dijadikan primadona tangkapan, khususnya pada musim-musim tertentu. Pengetahuan-pengetahuan seperti ini bisa berkembang dan dimaknai sebagai dasar dari

sebuah tindakan sosial karena tersosialisasikan oleh para nelayan yang berasal dari etnis Bugis. Kendati demikian, dalam perjalanannya, hal itu semakin tergerus atau bisa dikatakan menjadi tidak relevan lagi.

Posisi identitas dalam praktik sosial melaut menemukan ketidakrelevanannya lagi ketika praktik melaut telah terinternalisasi dengan baik pada berbagai kalangan, tak terkecuali mereka yang berasal dari etnis Sunda. Pada satu titik, sebuah kelompok sosial mungkin dapat mendominasi pemaknaan kolektif mengenai praktik melaut, tetapi ketika pengetahuan dan praktik itu telah terinternalisasi di dalam diri individu-individu lain yang berada di luar kelompoknya, pengetahuan dan praktik itu dapat berkembang sendiri serta memiliki karakteristik yang berbeda dengan pengetahuan awalnya. Selebihnya, posisi sosial individu di dalam masyarakat masih lebih menentukan daripada identitasnya. Kemampuannya melakukan akumulasi kapital, kemampuannya membangun jaringan dan relasi ke luar kelompoknya, peningkatan kapasitas pengetahuannya menjadi elemen-elemen penting yang kemudian mengaburkan batas-batas pemaknaan yang bersumber dari identitas itu sendiri. Meskipun demikian, daya tarik identitas tetap tidak dapat dihilangkan karena hal itu juga sudah terlanjur tertanam sebagai satu pengetahuan kolektif di dalam masyarakat. Dengan kata lain, identitas sebagai sebuah konstruksi sosial menemukan kontekstualitasnya, baik ketika pengetahuan itu mulai diperkenalkan maupun ketika pengetahuan itu berkembang di dalam struktur kognitif individu. Pengetahuan tentang laut menjadi penting dalam sebuah proyek identitas kemaritiman.

### ***Pengetahuan dan Identitas Kemaritiman***

Masalah identitas memiliki arti dalam penyebaran praktik sosial melaut meskipun tidak dalam satu keadaan atau kondisi sosial beku atau statis. Posisi identitas bermakna penting tatkala pengetahuan mengenai melaut di suatu wilayah tergolong baru atau masih berusia muda. Ketika praktik sosial melaut telah dikenal secara luas oleh masyarakat, maka pengetahuan itu berjalan dan berkelindan melampaui sekat-sekat identitas yang sebelumnya menjadi basis dari kesadaran

mengenai melaut. Pada titik ini, betul apa yang dikemukakan oleh Giddens (1991) bahwa identitas adalah sebuah konstruksi sosial yang senantiasa berada pada situasi yang dinamis. Perubahan-perubahan mendasar dalam sistem pengetahuan di mana rasa kolektif dari identitas itu tertambat, tidak bisa dihindari akan memengaruhi skema-skema interpretasi masyarakat tentang laut. Kendati secara sosiologis pengetahuan melaut dalam perjalanannya mampu melampaui sekat-sekat identitas, penegasan Castells (1997) bahwa identitas menjadi sumber pemaknaan atas tindakan sosial seseorang juga tidak bisa dimungkiri. Penelitian ini mengonfirmasi pandangan dua sarjana itu.

Oleh karena itu, perdebatannya bukan lagi pada keberadaan atau ketiadaan peran identitas dalam sebuah praktik sosial melaut. Akan tetapi, lebih dalam lagi, seharusnya kita dapat melihat, seberapa jauh identitas dapat mendorong terdistribusinya pengetahuan dan keterampilan melaut. Ada baiknya kita lihat kembali argumentasi antropolog dari Universitas Bombay yang dikutip Cameron (1986). Ia menegaskan bagaimana penyebaran praktik sosial melaut hanya bisa dilakukan oleh mereka yang secara langsung hidup dan bergantung pada laut. Benarkah demikian?

Untuk menjawab pertanyaan pertama, dengan cara apa identitas dapat mendorong penyebaran praktik sosial melaut, kita patut melihat kembali inisiatif-inisiatif pada level individu ataupun kolektif yang muncul di kalangan masyarakat Pesisir Ujung Kulon, khususnya inisiatif yang terkait dengan keputusan orang-orang tersebut untuk menjadi nelayan.

Penelitian ini menemukan tiga hal penting ketika kita memperbincangkan posisi identitas dalam praktik sosial melaut. Persoalan *pertama*, adalah struktur produksi perikanan di wilayah ini yang diakui atau tidak, sangat erat kaitannya dengan kedatangan nelayan Bugis yang bermukim di Cibaua. Posisi mereka dalam tata niaga ikan laut menjadi begitu sentral jika tidak ingin kita katakan dominan. Di Kampung Bugis, berpusat segala macam praktik sosial yang berhubungan dengan laut, seperti menangkap ikan, membuat bagan, membuat dan memperbaiki kapal, tradisi

pesta laut, mengawetkan ikan dan lain sebagainya seperangkat praktik sosial yang berhubungan dengan laut dan jarang terdapat di kampung lain. Kalaupun ada, tidaklah selengkap di wilayah ini.

*Kedua*, tersosialisasikannya dengan baik posisi sentral orang Bugis dalam penyebarluasan pengetahuan dan praktik melaut. Bagi sebagian besar masyarakat yang beretnis non-Bugis, baik yang berprofesi sebagai nelayan, maupun petani, soal laut adalah soal orang Bugis. Tak ada seorang pun warga di tempat ini yang tidak mengakui totalitas orang Bugis untuk hidup dari laut. Kenyataan ini telah menjadi semacam pengetahuan yang mengendap di alam bawah sadar masyarakat Pesisir Ujung Kulon. Meskipun pada kenyataannya, pada hari ini, banyak juga orang Sunda yang sukses menjadi nelayan ataupun pengumpul ikan, tetapi mereka sendiri menyadari tidak dapat menempati posisi totalitas yang ditempati oleh orang Bugis. Konsentrasi pengetahuan yang seolah melekat pada nelayan-nelayan yang berasal dari etnis Bugis mendorong sebagian orang untuk bekerja sebagai anak buah kapal ataupun pekerja bagan pada pemilik kapal ataupun pemilik bagan orang Bugis. Dengan cara demikian, selain mendapatkan upah atas pekerjaannya, mereka juga memperoleh pengetahuan mengenai melaut. Akumulasi pengetahuan ini pada gilirannya mendorong para pekerja untuk memberanikan diri menjadi nelayan sendiri. Posisi pengetahuan dalam konteks ini menjadi sangat krusial karena pada dasarnya, untuk memulai aktivitas melaut atau menjadi nelayan, pengetahuan tentang laut memegang peranan penting.

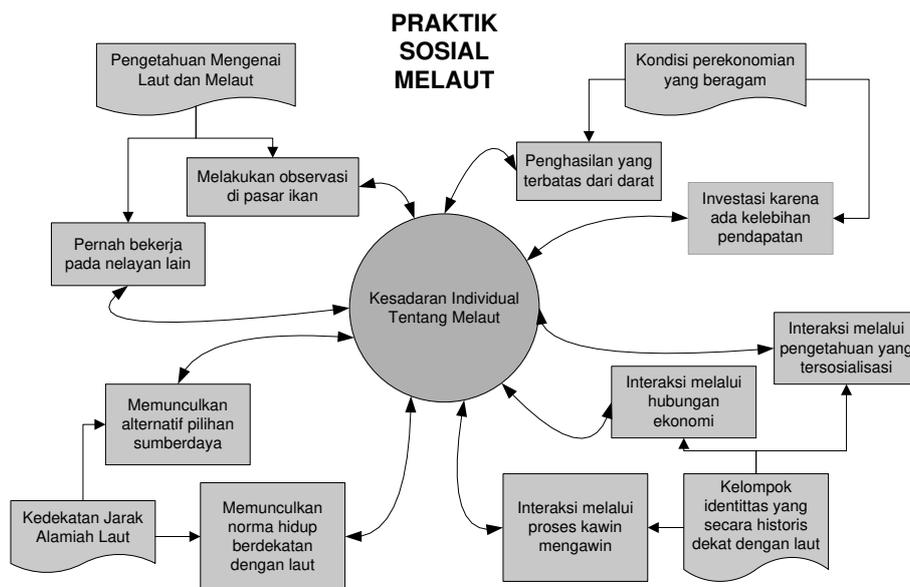
Cara yang *ketiga* dan hal ini kerap atau umum berlangsung dalam satu sistem masyarakat yang terbuka adalah melalui proses perkawinan. Kondisi sosial masyarakat perdesaan yang cenderung sudah terbuka memungkinkan terjadinya proses perkawinan di antara berbagai kelompok identitas, termasuk dalam hal ini adalah suku Sunda dengan suku Bugis di kawasan Pesisir Ujung Kulon. Tak jarang proses perkawinan antara orang dari etnis Bugis dan etnis Sunda memunculkan inisiatif, khususnya dari mereka yang etnis Sunda untuk mulai merambah bisnis perikanan atau pekerjaan yang berhubungan dengan usaha di laut. Dalam beberapa kasus,

kegiatan perkawinan antarkelompok suku bangsa membuka kesempatan kepada masing-masing pihak untuk melebarkan sayap bisnis atau mencoba peruntungan baru.

Dari ketiga hal yang berhasil diidentifikasi itu, kiranya kita dapat merespons argumentasi ahli antropologi yang sempat dikutip oleh Cameron (1986) dalam artikelnya yang berjudul “*Ahoy, Marine Sociology*”. Kelompok identitas jelas memainkan andil yang cukup besar ketika praktik sosial melaut masih berada pada taraf awal, yaitu pada saat praktik melaut yang agak profesional masih belum massif dilakukan oleh masyarakat umum. Sebaliknya, dengan cara yang sedemikian pula, praktik sosial melaut dapat berjalan melampaui sekat-sekat identitas yang ada sampai pada satu keadaan di mana peranan identitas tidak lagi sekuat seperti di masa-masa sebelumnya. Di sini, argumentasi Cameron (1986) mesti memasukkan kata “konteks” agar identitas memiliki kemungkinan untuk dapat eksis. Konteks memberikan makna berbeda bagi identitas. Konteks awal memberikan tekanan pada kekuatan kelompok identitas dalam menyebarluaskan praktik sosial melaut. Sebaliknya, konteks kekinian menunjukkan bahwa identitas secara dominan tak lagi dapat memengaruhi praktik sosial melaut

### ***Dimensi Sosiologis Praktik Sosial Melaut***

Dalam kasus Pesisir Ujung Kulon, praktik sosial melaut adalah sebuah proses yang melibatkan secara efektif skema-skema pengetahuan mengenai laut dan melaut; kondisi perekonomian warga yang beragam; kedekatan jarak alamiah laut dengan masyarakat; serta kelompok-kelompok identitas yang secara historis memiliki kedekatan sosial dan kultural dengan laut. Faktor-faktor tersebut menjadi semacam *structural constraint* yang memengaruhi kesadaran individu tentang laut dan melaut. Dalam satu proses interaksi yang dinamis, kesadaran yang terbentuk memiliki kemampuan reflektif dalam mendefinisikan proses sosial yang melingkupi diri. Proses interaksi ini melahirkan praktik sosial melaut yang secara kualitatif berbeda antara satu kelompok dengan kelompok lainnya. Bagan di bawah ini dapat menggambarkan secara ringkas proses sosial yang dimaksud.



**Gambar 2.** Dimensi Sosiologis Praktik Sosial Melaut

Pengetahuan mengenai laut dan melaut diperoleh masyarakat melalui interaksi sosial antara mereka yang kurang paham tentang persoalan laut dan melaut dan mereka yang sebelumnya sudah mengerti tentang persoalan itu. Proses sosial dapat berupa kerja pada kelompok nelayan yang sudah mapan atau melakukan pengamatan di pasar dan tempat pelelangan ikan. Sementara itu, kondisi perekonomian yang beragam di masyarakat, terutama pada mata pencaharian yang dilakukan di darat, bagi sebagian kalangan dinilai tidak mencukupi. Hal ini mendorong orang untuk terjun ke laut mencari ikan meskipun bagi mereka yang lebih kaya, terjun ke laut dapat dilihat sebagai satu cara untuk menginvestasikan kelebihan modal yang mereka miliki. Pada titik ini, kedekatan jarak alamiah dengan laut pada akhirnya memunculkan satu situasi alternatif sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat yang konsekuensi lanjutannya adalah munculnya norma-norma serta obligasi sosial yang bersumber dari pemaknaan sehari-hari mereka tentang laut. Praktik sosial melaut pada dasarnya berdiri di atas sebuah pengetahuan mendasar tentang interaksi manusia dengan laut. Atas alasan itu maka kelompok sosial yang lebih dulu mampu mengakses laut akan mendapatkan posisi sosial yang lebih daripada kelompok yang lain. Dalam konteks ini, kelompok sosial

yang dimaksud adalah kelompok identitas orang Bugis. Namun, dalam perjalanannya, akibat satu proses sosial yang dinamis dan terus-menerus, pengetahuan itu dapat menular dan berkembang melintasi sekat-sekat identitas yang sebelumnya ada. Hal ini berjalan melalui proses kawin-mawin ataupun hubungan ekonomi sehari-hari.

## PENUTUP

Degradasi perniagaan maritim Banten tak pelak dilatarbelakangi oleh masuknya kekuasaan Belanda di wilayah ini yang tidak hanya bertujuan untuk melakukan upaya perdagangan, tetapi juga berhasrat menjalankan praktik monopoli perdagangan di pelabuhan. Proses ini berjalan beriringan dengan degradasi kebudayaan maritim masyarakat nusantara lainnya. Pada masa inilah, orientasi masyarakat nusantara, tak terkecuali Banten, terhadap laut menjadi menurun, sampai terdegradasi. Mereka lebih memilih mengembangkan daerah pertanian baru dan melupakan bahwa mereka pernah memiliki keterkaitan yang cukup kuat dengan laut. Dengan kata lain, dapat kita katakan bahwa perubahan orientasi kultural masyarakat dari laut ke darat yang direpresentasikan oleh berubahnya orientasi perniagaan dari maritim ke darat sejalan dengan melemahnya kekuatan ekonomi masyarakat lokal akibat kolonialisme.

Degradasi kebudayaan maritim itu tak berhenti sampai kolonialisme pergi dan Indonesia menjadi satu negara bangsa baru. Degradasi kebudayaan maritim kekinian direpresentasikan oleh sistem pembangunan nasional sampai lokal yang lebih berorientasi pada darat daripada laut, satu perspektif sistem pembangunan yang ahistoris. Kehadiran mode transportasi modern di darat, seperti mobil, motor, dan truk menjadi semacam penanda bahwa modernisasi itu adanya di darat. Dalam perjalanan waktu, hal ini telah meminggirkan mode transportasi laut, termasuk industri yang menjadi penyokong keberlangsungan mode transportasi laut. Dari sisi teknologi dan pengetahuan, dapat dikatakan bahwa tidak ada perkembangan yang berarti pada industri pembuatan kapal di wilayah ini. Hal ini berbeda jauh dengan sistem pendukung mode transportasi darat yang meskipun tidak terdapat industri pembuatannya, semua kebutuhan terkait layanan perbaikan, suku cadang, dan sistem finansial dalam proses jual beli relatif lebih maju.

Dalam kenyataannya, praktik sosial melaut membutuhkan landasan pengetahuan mengenai laut dan melaut. Hal ini menyebabkan posisi kelompok identitas yang lebih paham mengenai laut, menjadi sangat krusial. Kendati demikian, hal ini berlaku hanya pada saat-saat awal ketika pengetahuan mengenai melaut masih sangat terbatas bagi masyarakat secara umum. Dalam perjalanan waktu, ada mekanisme sosial yang memungkinkan pengetahuan itu berjalan melintasi sekat-sekat identitas yang sebelumnya sudah terbentuk. Mekanisme sosial inilah yang membuat dominasi pengetahuan mengenai laut oleh satu kelompok identitas menjadi tidak relevan lagi. Mekanisme sosial ini pada prosesnya membentuk konteks dari posisi kelompok identitas dalam penyebarluasan praktik sosial melaut.

Pascakolonialisme, orientasi daratan menjadi sangat dominan sehingga menggerus kebudayaan maritim di masyarakat. Kenyataan ini terus berlangsung bahkan sampai hari ini. Representasi dari ketertinggalan kebudayaan maritim dari kebudayaan darat adalah posisi dari berbagai penanda modernisasi yang tidak terlalu menyentuh aspek-aspek kebudayaan masyarakat yang berkaitan dengan laut. Penanda modernisasi yang ditunjukkan oleh perkembangan yang amat

pesat dari infrastruktur dan mode transportasi darat dalam kenyataannya tidak terjadi di laut. Hal inilah yang menjadi salah satu musabab keberlanjutan peluruhan kebudayaan maritim selain dari proses historis yang cukup panjang.

Salah satu hal yang menyebabkan kebudayaan maritim itu terdegradasi adalah kemampuan melaut masyarakat yang terus menurun. Oleh sebab itu, pengetahuan menjadi sangat penting. Untuk memulihkan pengembangan pengetahuan mengenai laut, dibutuhkan intervensi kebijakan pendidikan yang memuat karakteristik sumber daya lokal, baik alam maupun kebudayaannya. Cara ini dianggap dapat menjadi jalan bagi pemulihan pengetahuan mengenai laut bagi generasi muda. Konteks perkembangan pengetahuan mengenai melaut itu harus diperkaya dengan pemahaman-pemahaman pelestarian lingkungan, modernisasi ekologis, sistem pengolahan hasil laut dan yang lainnya. Sekolah sebagai institusi penghasil pengetahuan harus ditempatkan sebagai media bagi peserta didiknya untuk dapat memahami lingkungan alamiah yang ada di sekitar mereka tanpa harus melepaskan diri dari kemajuan yang juga telah berlangsung di luar tempat mereka hidup. Dengan demikian, ada satu proses integrasi antara perkembangan sosial yang terjadi di tingkat masyarakat dan sistem pendidikan yang diselenggarakan oleh negara.

Dari sisi pembangunan, membuat infrastruktur yang memadai, terkait akses masyarakat dengan laut, menjadi penting untuk dilakukan. Infrastruktur darat berupa jalan bukan tidak penting. Namun, ketika konsentrasi pembangunan infrastruktur hanya menyentuh akses transportasi di darat, sementara di laut sendiri tidak dilakukan, hal itu menyebabkan jarak sosial dan kultural antara masyarakat dan laut menjadi terus-menerus tergerus walaupun jarak alamiahnya sangat dekat. Meskipun demikian, pembangunan infrastruktur laut harus sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Jangan sampai justru membangun sesuatu yang tidak dibutuhkan atau malah tidak tepat sasaran. Sebagai saran yang sifatnya teknis, selain sarana dan prasarana produksi perikanan, ada baiknya pemerintah mendorong upaya pembangunan dermaga-dermaga kecil di sepanjang wilayah pesisir yang banyak didiami oleh nelayan. Peningkatan teknologi motor kapal nelayan juga

bisa dilakukan agar ada pilihan transportasi selain mobil dan truk untuk menuju ke tempat lain.

Perlu dipikirkan juga bagaimana caranya membangun industri kapal fiber ukuran kecil yang biasa digunakan oleh para nelayan dalam jumlah yang besar. Produksi ini dapat dilakukan oleh pihak pemerintah bersama swasta dan hasilnya dapat dijual di wilayah-wilayah pesisir sehingga para nelayan menemukan alternatif kapal yang lebih murah, baik untuk mencari ikan maupun sebagai sarana transportasi. Sistem penjualan kapal bukan tidak mungkin mengadopsi sistem penjualan kendaraan bermotor dengan mekanisme kredit. Termasuk dalam hal ini adalah membangun layanan purna jual bagi nelayan yang telah membeli kapal seperti fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kapal yang memudahkan para nelayan. Kebutuhan kapal fiber sangat diperlukan mengingat keterbatasan bahan baku kayu di masa depan. Upaya mengembangkan industri jasa maritim ini harus diletakkan dalam kerangka mengembangkan kapasitas lokal yang telah ada. Misalnya dengan melibatkan pihak-pihak yang selama ini telah setia mengembangkan pengetahuan terkait pembuatan dan perbaikan kapal. Mereka harus menjadi bagian dari perkembangan industri itu agar modernisasi tidak lantas mengusur dan memarginalkan mereka.

Bagi kelompok-kelompok identitas yang selama ini menjadi simbol sosial dari praktik melaut, ada baiknya tetap diperhatikan meskipun jangan sampai memunculkan kecemburuan sosial kepada kelompok lain. Meskipun mereka adalah kelompok yang dapat diandalkan dalam konteks penyebarluasan praktik sosial melaut dan kebudayaan maritim jangan sampai memunculkan kesan bahwa pemerintah hanya memperhatikan kelompok mereka saja. Pemerintah daerah perlu menyusun skala prioritas pembangunan yang diketahui oleh seluruh kelompok. Dari perspektif ekonomi masyarakat, praktik sosial melaut dapat diperuntukkan, baik bagi mereka yang merasa pendapatannya terbatas karena hanya mengandalkan pertanian di sawah maupun kebun, maupun bagi mereka yang memiliki kelebihan pendapatan untuk kemudian menginvestasikan sebagian modalnya ke laut. Kesempatan seperti ini harus dibuka seluas-luasnya dengan tetap

memperhatikan dimensi keadilan sehingga kesejahteraan tidak hanya menjadi milik mereka yang memiliki modal besar, tetapi juga mereka yang semata-mata menginginkan adanya peningkatan pendapatan karena kondisi ekonominya yang kurang. Intinya pembangunan maritim dalam konteks ini harus tetap dilaksanakan dengan mengedepankan dimensi keadilan sosial bagi seluruh masyarakat pesisir agar dapat menjadi jalan bagi penyelesaian masalah kemiskinan.

## PUSTAKA ACUAN

### Buku

- Blusse, Leonard an Jaap de Moor. 1983. *Nederlanders Overzee. De eerste vijftig jaar 1600–1650*. Franeker: Uitgeverij T. Wever B.V.
- Bourdieu, Pierre. 1984. *Distinction : A Social Critique of th Judgment of Taste*. Richard Nice (translate). Cambridge: Harvard University Press
- Calhoun, C. 1995. *Critical Social Theory: Culture, History, and the Challenge of Difference*. USA: Wiley-Blackwell, Cambridge, MA.
- Castells, Manuel. 1997. *The Power of Identity: The Information Age: Economy, Society and Culture Volume II*, 2<sup>nd</sup> ed. UK: Blackwell Publishing.
- Cribb, Robert. Michele, Ford. 2009. *Indonesia as An Archipelago: Managing Island, Managing The Seas*, dalam: *Indonesia Beyond the Water's Edge*, Robert Cribb & Michele Ford (ed). ISEAS.
- Dorleans, Bernard. 2006. *Orang Indonesia dan Orang Prancis: Dari Abad XVI sampai dengan Abad XX*. Jakarta: KPG.
- Giddens, Anthony. 1984. *The Constitution of Society: Outline of The Theory of Structuration*. Ocford: Polity Press.
- . 1991. *Modernity and Self Identity: Self and Society in the Late Modern Age*. Stanford CA: Stanford University Press.
- Guillot, Claude. 2008. *Banten, Sejarah dan Peradaban Abad X–XVII*. KPG-Forum Jakarta Paris-Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional. Jakarta.
- Hamid, Abd Rahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Lapian. Adrian B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- . 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.

- Lombard, Denys A. 2005. *Nusa Jawa: Silang Budaya III—Warisan Kerajaan Konsentris*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Malna, Afrizal. 2004. *Lubang dari Separuh Langit*. AKYPress. Akademi Kebudayaan Yogyakarta.
- Ritzer, George. Douglas, J. Goodman. 2003. *Teori Sosiologi Modern, Edisi ke-6*. Jakarta: Prenada Media.
- Reid, Anthony. 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450–1680: Jaringan Perdagangan Global Jilid 2*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Untoro, Heriyanti O. 2006. *Kebesaran dan Tragedi Kota Banten*. Jakarta: Yayasan Kota Kita.
- Wolters, O.W. 2011. *Kemaharajaan Maritim Sriwijaya di Perniagaan Dunia, Abad III—Abad IV*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Worsley, P. S., Supomo. M. Fletcher. T.H. Hunter. 2014. *Kakawin Sumanasantaka: Mati Karena Bunga Sumanasa*, Karya Mpu Monaguna. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

### **Jurnal**

- Bartlomiejski, Robert. 2011. *Fisheries Local Action Groups: A New Theme for Researching Maritime Communities, Annuals of Marine Sociology (2011), Vol. XX*, Polish Academy of Science-The Gdansk Branch Commission of Marine Sociology.
- Cameron, Clark. 1986. *Marine Sociology : The Sociology of Marine Agriculture*. The American Behavioral Scientist (pre 1986), Mar 1961

- Dirhamsyah. 2007. *Analysis of Institutional Arrangements Relevant to Coral Reef Management in Indonesia*. Research Centre for Oceanography, Indonesian Institute of Sciences, May–June 2007.
- Ebbin, Syma A. 2004. *The Anatomy of Conflict and The Politics of Identity in Two Cooperative Salmon Management Regime*. Policy Sciences; Mar 2004; 37.
- Evans, Hans Dieter dan Sezali, Darit. 2011. *Malaysian Maritime Potential and The Straits of Malacca*. Annual of Marine Sociology, issue: XX/2011. Polish Academy of Sciences-The Gdansk Branch Commission of Marine Sociology.

### **Koran Cetak**

- Dahana, Radhar P. 2011. Intoleran Pada Intoleransi. *Kompas Cetak*, 12 Februari 2011.
- . 2011. Manusia Indonesia Maritim. *Kompas Cetak*, 7 Desember 2011.
- . 2012. Budaya Demokrasi Kita. *Kompas Cetak*, 9 April 2012.
- . 2013. Jalesveva Jayamahe. *Kompas Cetak*, 7 Mei 2013.

### **Makalah**

- Kepala Staf TNI Angkatan Laut. 2014. *Strategi TNI AL dalam Pengamanan Pulau Terluar di Pulau Dana*, Makalah Resmi KASAL dalam Seminar Nasional: Ekspedisi Batas Negara Uni Konservasi Fauna, IPB, Bogor.