

DARI HILIR KE HULU: PERKEMBANGAN SEJARAH MARITIM INDONESIA DAN SELINGKAR PERMASALAHANNYA

Ilham Nur Utomo¹ & Fanada Sholihah²

^{1,2}Mahasiswa Magister Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro

ilhamroot@gmail.com

Abstrak

Artikel ini membahas perkembangan sejarah maritim Indonesia dan permasalahan yang melingkupinya. Sejarah dapat diartikan objektif sebagai peristiwa dan subjektif sebagai konstruk. Perkembangan zaman yang berjalan dengan cepat telah memengaruhi sejarah dalam arti objektif dan subjektif. Globalisasi dan industrialisasi telah membuka ruang eksploitasi dan mengaburkan batas-batas budaya suatu bangsa. Dalam hal ini, Indonesia yang dikenal sebagai negara maritim tidak terlepas dari dampak globalisasi dan industrialisasi, yang juga memasuki kajian sejarah. Sejarah maritim di Indonesia terus mengalami perkembangan yang ditunjukkan dengan berbagai perspektif dan konsep yang digunakan dalam merekonstruksi peristiwa masa lampau. Sejarah maritim tidak hanya berfokus pada aktivitas masa lampau yang terjadi di lautan, tetapi juga dalam konteks perairan yang lebih luas atau bentang air. Selain itu, industrialisasi dan kebijakan laut setelah UNCLOS berakibat pada eksploitasi laut yang didukung dengan teritorialisasi laut sebagai upaya penegakan batas-batas kedaulatan negara. Sejarah maritim yang dulu banyak berfokus pada pelayaran dan perdagangan kini semakin berkembang, sebagaimana derasnya perkembangan industri. Nasionalisme turut menjadi permasalahan dalam kajian sejarah maritim Indonesia. Dalam konteks nasionalisme, sejarah maritim masih dapat menunjukkan perannya dalam pembelajaran sejarah dan terkait dengan gagasan nasionalisme 2.0.

Kata Kunci: Sejarah Maritim Indonesia, Bentang Air, Nasionalisme.

Abstract

This article discusses the maritime history of Indonesia and its problems. From an objective perspective, history can be defined as an event, while subjectively, it can be defined as a construct. Rapid development has affected the objective and subjective values of history. Globalization and industrialization have cleared a path for exploitation and dimmed out cultural boundaries of a nation. In this case, Indonesia, that is known as a maritime country, is also affected by globalization and industrialization, which is also discussed in historical studies. The maritime history of Indonesia experiences changes; it is shown by various perspectives and concepts used in reconstructing past events. Maritime history does not only concern with past events occurred in the seas but also broader waterscape. Besides, after UNCLOS, sea industrialization and policy result in sea exploitation that is supported by sea territorialization as an affirmative attempt on national border sovereignty. Maritime history that used to concern with shipping and trading develops as the industry proliferates. Nationalism also becomes problems in historical studies on Indonesian maritime. In nationalism context, history of maritime can still exhibit its role in historical learning and the idea of nationalism 2.0.

Keywords: Maritime History of Indonesia, Waterscape, Nationalism.

A. Latar Belakang

Indonesia yang dikenal sebagai negara dengan luas wilayah yang sebagian besar adalah perairan tidak dapat dipisahkan dari narasi kemaritiman. Segala peristiwa dan aktivitas masyarakat hampir selalu bersinggungan dengan air, baik dalam konteks kelautan maupun dalam konteks yang lebih luas, meliputi segala perairan yang membentang di tiap daerah. Peran air bagi masyarakat berkaitan erat dengan fungsi air bagi kehidupan. Oleh karenanya, menurut Susanto Zuhdi (2006) terdapat dua karakter pola negara di Indonesia, yaitu “negara laut-persungai” dan “negara persawahan dataran rendah”. Kedua pola tersebut bersinggungan langsung dengan air, meski salah satunya berfokus di daratan.

Heather Sutherland melalui tulisannya mengutarakan bahwa air memiliki peran dalam proses sejarah, dan faktor geografi turut memengaruhi jalannya suatu peristiwa di masa lampau. Menurutnya, air telah menjadi faktor penentu dalam perkembangan sejarah Asia Tenggara dalam sejumlah cara (Boomgaard, 2007: 28). Air dalam konteks ini tidak hanya berkuat pada lautan, tetapi juga persungai. Asia Tenggara, khususnya Indonesia dengan mayoritas wilayah perairan dalam konteks historis, menunjukkan air memiliki pengaruh signifikan. Dalam buku tersebut, digunakan istilah *waterscape* sebagai tema salah satu bagian yang di dalamnya terdapat tulisan Heather Sutherland. *Waterscape* merupakan istilah yang identik dengan bentang air. Kamus *Oxford* mendefinisikan *waterscape* sebagai “*a landscape in which an expanse of water is a dominant feature*” (Zug, 2010: 42).

Adanya pandangan dari Susanto Zuhdi dan Heather Sutherland yang telah disebutkan, menyebabkan lingkup spasial sejarah maritim perlu diperbincangkan. Sejarah maritim seringkali membahas segala peristiwa yang terjadi di lautan, dan berkuat pada pelayaran dan perdagangan. Konsep kemaritiman yang dipahami sebatas peristiwa yang terjadi di lautan akan menarik ketika dihadapkan dengan realitas masa lampau yang menempatkan sungai sebagai bagian dari aktivitas maritim karena peristiwa di sungai memiliki kemiripan dengan yang terjadi di laut. Sebagai contoh, gaya hidup masyarakat, aktivitas pelayaran, hingga kebudayaan masyarakat yang menggantungkan hidup di air. A.B. Lopian (2009: 57) menerangkan mengenai penduduk pantai Kalimantan Timur yang tergolong suku bangsa Tidung telah

mengembangkan suatu kebudayaan bahari yang sesuai dengan lingkungannya, yaitu untuk dapat melayari sungai besar di daerah delta yang dibentuk oleh sekian banyak muara sungai. Terdapat aktivitas pelayaran di sungai oleh masyarakat pesisir yang disebut sebagai kebudayaan bahari.

Dalam dunia maritim, muncul kebijakan-kebijakan baru yang memengaruhi dinamika kemaritiman. Kebijakan-kebijakan baru yang mengatur dunia maritim, khususnya laut, berlaku dalam lingkup nasional dan internasional. Pemerintah mengakui bahwa Indonesia memerlukan adanya kebijakan yang mengatur teritorial laut, terlebih dalam hal ini Indonesia belum memiliki dasar aturan sejak proklamasi kemerdekaan tahun 1945. Pernyataan Pemerintah Indonesia tentang konsep wilayah perairan Indonesia dituangkan melalui Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957 yang merupakan pernyataan sepihak dari Indonesia, yang kemudian dikuatkan dengan Undang-Undang (UU) Nomor 4/Prp.1960 (Patmasari, 2017: 6). Berkembangnya pemahaman mengenai laut melahirkan konvensi internasional *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). UNCLOS menghasilkan berbagai kesepakatan yang dijawantahkan dalam pasal-pasal.

Kebijakan kemaritiman yang bersifat nasional dan internasional membuka lembaran baru dalam aktivitas kemaritiman dunia. Pandangan baru terhadap laut yang sebelumnya dikenal sebagai *res communis* telah bergeser karena munculnya teritorialisasi laut oleh negara-negara yang memiliki wilayah laut. Hal ini juga memengaruhi pandangan bangsa terhadap kedaulatan wilayah yang bersinggungan dengan aspek nasionalisme. Setiap negara-bangsa mempertahankan wilayah kedaulatannya dari ancaman negara lain. Begitu juga dengan pengelolaan sumber daya laut yang ekonomis. Sejarah maritim dalam hal ini memiliki tantangan sebagai media yang berperan mengenalkan dan memperkuat nasionalisme. Berbeda dengan sejarah politik dan militer yang menyajikan peristiwa heroisme, sejarah maritim berkaitan erat dengan perairan yang di dalamnya terdiri dari beragam peristiwa yang bersinggungan dengan perairan. Munculnya gagasan nasionalisme 2.0 yang digagas oleh Singgih Tri Sulistiyono menjadikan posisi sejarah maritim dalam konteks nasionalisme semakin menarik untuk ditelusuri.

Perkembangan sejarah maritim, baik sebagai peristiwa maupun sebagai konstruk berkaitan dengan pengertian sejarah sebagai dasar acuan. Pengertian sejarah menurut

Sartono Kartodirdjo digolongkan menjadi dua, yaitu sejarah dalam arti objektif dan sejarah dalam arti subjektif. Sejarah dalam arti objektif menunjuk pada kejadian atau peristiwa itu sendiri, ialah proses sejarah dalam aktualisasinya (Kartodirdjo, 2014: 17). Peristiwa masa lampau sangat dipengaruhi oleh jiwa zaman (*zeitgeist*), sedangkan zaman selalu mengalami perkembangan yang kompleks. Adanya perkembangan tersebut dapat berpengaruh terhadap peristiwa-peristiwa yang terjadi pada masa setelahnya yang juga akan menjadi lampau. Selain itu, perkembangan juga terjadi dalam bidang keilmuan, tak terkecuali ilmu sejarah. Adanya konsep-konsep baru dan teori yang digunakan dalam penulisan sejarah turut memengaruhi cara pandang terhadap masa lampau. Hal ini berlaku pada sejarah dalam arti subjektif yang didefinisikan sebagai suatu konstruk, ialah bangunan yang disusun penulis sebagai suatu uraian atau cerita (Kartodirdjo, 2014: 16).

Sejarah maritim terus mengalami perkembangan yang dinamis. Berkembangnya zaman dan ilmu pengetahuan turut andil dalam perkembangan kajian sejarah. Kebijakan-kebijakan baru lahir, di samping meningkatnya arus industrialisasi dan globalisasi yang telah menimbulkan permasalahan kompleks. Dalam konteks ini, posisi sejarah maritim layak dipertanyakan. Berdasar pada latar belakang dan permasalahan tersebut, tulisan ini membahas mengenai perkembangan perspektif dalam penulisan sejarah maritim, arah perkembangan historiografi maritim dewasa ini, dan tantangan sejarah maritim dalam konteks nasionalisme Indonesia.

B. Metode

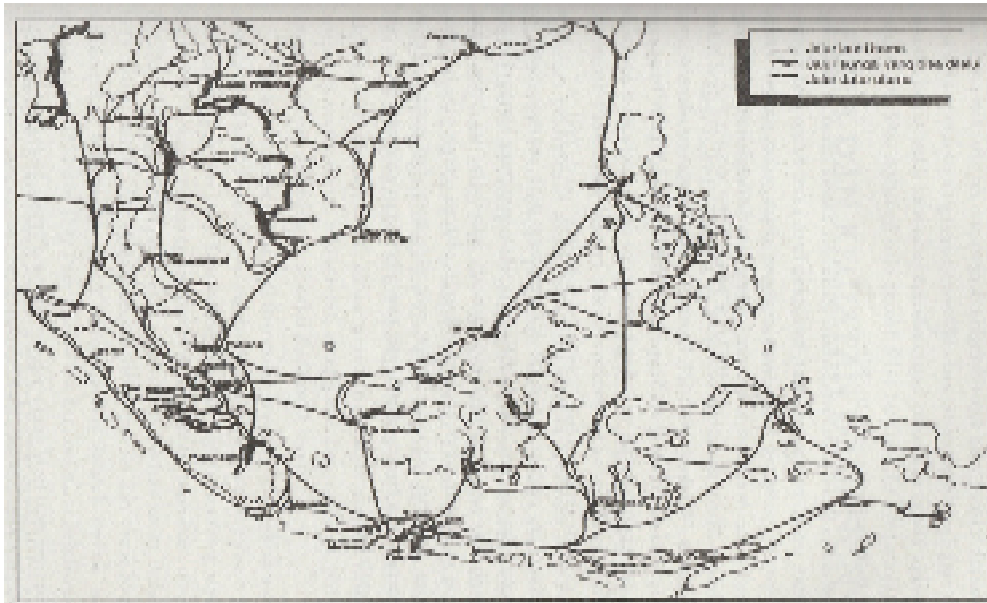
Metode yang digunakan dalam tulisan ini adalah metode sejarah yang terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Sumber-sumber yang digunakan meliputi buku, artikel jurnal, dan peta. Dari buku dan artikel dapat dilihat berbagai bentuk penulisan sejarah maritim yang beragam, begitu pula dengan perkembangannya. Sejarah maritim yang erat dengan perairan yang terbagi ke dalam beberapa wilayah yang memiliki batas-batas. Peta digunakan untuk memperjelas pembahasan yang menekankan pada unsur kewilayahan yang saling berhubungan. Analisis kemudian dilakukan berdasar sumber dan konsep yang digunakan guna menjawab permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini. Hasil dari analisis kemudian disintesis.

C. Perspektif Bentang Air

Sejarah maritim sangat erat kaitannya dengan peristiwa yang terjadi di lautan. Hal ini berkaitan dengan pemahaman kemaritiman yang bersandar pada perspektif bentang laut (*seascape*) yang menempatkan laut sebagai fokus kajian. Selain itu, peristiwa yang terjadi di lautan cenderung menggambarkan peristiwa besar yang memiliki pengaruh dalam skala luas. Namun di balik itu semua, laut terintegrasi dengan bentang perairan lainnya, yaitu persungaian. Sejak periode Hindu-Buddha di Nusantara, sungai menempati posisi strategis yang dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai penunjang aktivitas pelayaran dan perdagangan. Kerajaan Sriwijaya memanfaatkan sungai dalam pendistribusian komoditas dagangnya: lada, kapur barus, damar, dan emas yang berada di wilayah hulu ke wilayah pesisir hingga kemudian ke pelabuhan di segala penjuru Asia Tenggara (Sadzali, 2019: 62).

Kerajaan Majapahit yang berkembang pasca-Kerajaan Sriwijaya juga tidak jauh berbeda, dengan menempatkan laut dan sungai (perairan) sebagai bagian dari aktivitas pelayaran dan perdagangan. Pentingnya transportasi laut dan sungai pada zaman Majapahit bisa diterima secara akal sehat mengingat bahwa wilayah Majapahit khususnya daerah di sekitar ibukota merupakan hutan pegunungan dengan sungai-sungai besar (Sulistiyono, 2016: 5). Sungai Berantas yang berada dalam kekuasaan Majapahit dapat dilayari oleh kapal-kapal pada masa itu. Kerajaan-kerajaan pada masa Hindu-Buddha di Nusantara memiliki kesadaran bahwa sungai sebagai bentuk rupa bumi dapat dimanfaatkan sebaik mungkin dalam mendukung aktivitasnya.

Fungsi sungai pada abad 15-17 M pun tidak mengalami banyak perubahan. Anthony Reid menerangkan bahwa sungai pada masa kurun niaga dikategorikan sebagai jalur utama, sejajar dengan jalur laut dan darat. Meski menjadi jalur penting pelayaran dan perdagangan, sungai rawan akan tindakan kriminal. Bea diberlakukan di banyak tempat di sepanjang jalan dan jalan air, perampokan bahkan merupakan bahaya yang lebih besar dibandingkan di laut, dan peperangan atau persaingan politik dapat mengakibatkan jalan arteri perdagangan yang alami tidak dapat digunakan (Reid, 2015: 65). Sungai sebagaimana laut memang dikategorikan sebagai jalur alami yang berbeda dengan jalur darat yang identik dengan jalan yang dibangun oleh penguasa daerah berwenang.



Peta 1. Jalur utama lewat laut, sungai, dan darat zaman perdagangan 1400-1650
(Sumber: Reid, 2015: 73)

Pembahasan mengenai sungai atau persungaiannya seringkali hanya sebatas menjadi pelengkap dalam historiografi, terutama historiografi maritim. Padahal dalam peristiwa masa lampau, sungai memiliki peran signifikan sejak masa kuno sebagai pusat berkembangnya peradaban. Perspektif bentang air (*waterscape*) yang memandangi sejarah maritim menggunakan perspektif perairan yang lebih luas masih jarang dikaji secara serius oleh para sejarawan, khususnya sejarawan Indonesia. Karya-karya yang dapat dianggap serius dalam mengkaji sejarah persungaiannya, sekaligus menempatkannya dalam kajian sejarah maritim yaitu buku karya Gusti Asnan berjudul *Sungai & Sejarah Sumatra*, dan karya Didik Pradjoko dan Singgih Tri Sulistiyono berjudul *Peradaban Sejarah Maritim: Peranan Sungai Dalam Sejarah Peradaban Maritim Di Jambi Dan Riau*.

Gusti Asnan melalui bukunya membahas sungai dalam perspektif historis yang membahas dinamika sungai dengan kompleks. Lingkup spasial berfokus di Sumatra yang memiliki banyak sungai yang tersebar di beberapa daerah, dan menyebut Sumatra sebagai pulau seribu sungai. Peran sungai di Sumatra cukup dinamis, di mana Asnan membagi pembahasan tentang perubahan sungai menjadi tiga bagian, yaitu masa klasik/modern awal, masa penjajahan, dan masa republik. Bukan sekadar sebagai jalur transportasi dan irigasi, sungai menjadi tempat kehidupan penduduk yang tinggal di sekitarnya. Terdapat masyarakat sungai, yang menurut Asnan (2016) masyarakat yang

hidup dan kehidupannya bergantung pada sungai. Dalam hal ini, menunjukkan bahwa sungai menjadi faktor penting dalam sejarah dan memiliki peran yang signifikan dalam proses sejarah di Sumatra.

Buku kedua, karya Didik Pradjoko dan Singgih Tri Sulistiyono secara spasial mengangkat Jambi dan Riau sebagai fokus kajian. Jambi dan Riau terletak di Sumatra dengan topografi yang sama, yaitu dialiri oleh sungai-sungai besar. Eksistensi sungai dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan sudah dimulai sejak zaman klasik, ketika Kerajaan Sriwijaya dan Melayu aktif menjalankan roda pemerintahan. Jambi dapat dikenal dan dimasuki oleh pengaruh dari luar karena sungai-sungai yang ada dapat dilayari dari pesisir ke pedalaman. Simpul-simpul penghubung daerah pantai timur dengan pedalaman atau hulu di Jambi adalah keberadaan sungai-sungai (Pradjoko & Sulistiyono, 2018: 35). Begitu juga dengan Riau yang dialiri sungai besar dan berada di posisi strategis perlintasan Selat Malaka.

Sungai-sungai yang terdapat di Jambi yaitu Sungai Batanghari, Sungai Tungkal-Mendahara, Sungai Air Hitam Laut, Sungai Banyulincir dan Sungai Air Dikit. Sungai-sungai tersebut memiliki anak sungai yang mengintegrasikan daerah pedalaman ke sungai besar hingga pesisir. Sedangkan di Riau terdapat Sungai Rokan, Sungai Siak, Sungai Kampar, dan Sungai Indragiri. Posisi sungai di Jambi dan Riau sangat strategis karena berada di jalur penting pelayaran dan perdagangan internasional yaitu Selat Malaka. Adanya komoditas menarik di pedalaman Sumatra sebagai hinterland, menjadikan sungai digunakan sebagai jalur pengangkutan komoditas.

Buku tersebut membuktikan bahwa kajian maritim tidak hanya mengenai perairan luas seperti laut dan samudera, juga tidak hanya berpusat di perairan timur Indonesia (Pradjoko & Sulistiyono, 2018: 8). Sungai yang terintegrasi dengan laut menjadi penghubung pesisir dengan pedalaman. Adanya pelayaran di laut dan perdagangan di pesisir digerakan oleh komoditas yang terdapat di pedalaman, sehingga sungai sebagai jalur alami digunakan dalam jaringan pelayaran dan perdagangan maritim. Tidak hanya menyajikan aktivitas pelayaran dan perdagangan, sungai dimanfaatkan oleh masyarakat yang hidup di sepanjang aliran sungai sebagai tempat menggantungkan hidup. Mata pencaharian sebagai nelayan mendukung kehidupan mereka. Tentu digunakan perahu atau kapal tradisional sebagai salah satu sarana

transportasi dan penunjang mata pencaharian, baik di danau, sungai maupun laut (Santoso, 2016: 3).

Sungai memberikan bahan-bahan makanan. Di sekitar sungai berdiri rumah yang tersebar di Sumatra. Mereka sering tinggal di sepanjang sungai, dan beberapa orang berpendapat bahwa rumah mereka di atas panggung dan kebiasaan mereka untuk menjatuhkan semua sampah melalui lubang di lantai berasal dari kehidupan mereka yang demikian (Boomgaard, 2007: 10). Di Jawa yang dikenal sebagai daerah agraris, terdapat pula masyarakat yang tinggal di sekitar sungai. Menurut Schrieke (2016: 125), bentang alam di Jawa dibagi oleh pegunungan dan sungai-sungai yang menjadi sejumlah kawasan alami untuk permukiman. Kehidupan masyarakat di sekitar sungai pun tidak jauh berbeda dengan masyarakat pesisir yang bekerja sebagai nelayan dan pedagang. Sungai telah menjadi ruang sosial dan ekonomi yang kompleks. Segala aktivitas di sungai pada masa lampau berjalan secara dinamis dan menunjukkan peran dalam sejarah Indonesia.

Karya Gusti Asnan, dan Didik Pradjoko dan Singgih Tri Sulistoyono menjadi bagian penting historiografi maritim yang menempatkan sungai sebagai fokus kajian dengan menggunakan perspektif bentang air. Meski sebenarnya masih terdapat karya lain yang tersebar dalam bentuk artikel, seperti karya Endang Susilowati yang berjudul *Peranan Jaringan Sungai Sebagai Jalur Perdagangan di Kalimantan Selatan Pada Paroh Kedua Abad XIX*. Di mana menurutnya secara historis, jaringan sungai merupakan jalur perdagangan penting di Kalimantan Selatan (Susilowati, 2011: 7). Artikel lain tentang kajian sejarah yang membahas persungaian yaitu karya Asyhadi Mufsi Zadlazi (2019), Gregorius Andika Ariwibowo (2017), Harry Porda Nugroho (2013), dan Siti Maziyah (2013), serta kumpulan tulisan yang dimuat dalam prosiding hasil Konferensi Nasional Sejarah X tahun 2016 di antaranya turut mengangkat sungai sebagai pembahasan. Terkait dengan karya-karya tersebut, kajian sejarah maritim menggunakan perspektif bentang air yang merepresentasikan kompleksitas spasial sejarah maritim akan terus berkembang.

D. Perubahan Paradigma Manusia terhadap Laut

Pandangan manusia dalam melihat laut terus mengalami perubahan sepanjang zaman, dari Romawi hingga *post-modern*. Marcinus, seorang ahli hukum Kerajaan Romawi

pada abad ke-3 melontarkan pendapat mengenai status “laut sebagai milik bersama”. Konsekuensi logis dari status “laut sebagai milik bersama” memberi peluang bagi Romawi untuk melakukan upaya “pengendalian” terhadap Laut Tengah (Laut Mediterania). Menariknya, terminologi yang dipakai dalam pandangan ini bukanlah “penguasaan”, melainkan “pengendalian”. Hal ini bertitik tolak pada pandangan bahwa laut tidak bisa dikuasai (*Kompas*, 2 Maret 2001: 4). Selanjutnya, pada 1494, ada kecenderungan negara berbasis maritim, yakni Spanyol dan Portugis untuk memasukkan wilayah laut ke dalam pengawasannya. Situasi ini akhirnya melahirkan *Treaty of Tordesillas*, dinyatakan bahwa Spanyol dan Portugal membagi lautan di dunia bagi kepentingan mereka. Kesepakatan memicu perdebatan banyak negara karena dipandang dapat mengganggu jalur perdagangan laut. Beragam reaksi muncul mengenai pandangan ini. Salah satunya dipelopori oleh Hugo Grotius yang menyatakan bahwa laut tidak bisa dimiliki karena bukan merupakan barang dagangan. Sementara di sisi lain, William Welwood dan John Shelden tidak sependapat sepenuhnya dengan argumentasi Grotius, meskipun keduanya sependapat terkait pandangan bahwa “laut lepas bersifat terbuka dan dapat dimanfaatkan oleh siapa pun.” Perbedaan pandangan tersebut terutama bertolak pada realitas cadangan ikan di perairan Inggris yang semakin menipis. Oleh sebab itu, Inggris merasa memiliki wewenang untuk mencegah pihak asing untuk masuk dan melakukan eksplorasi sumberdaya laut di perairannya (*Kompas*, 2 Maret 2001: 4).

Selanjutnya, jika mengacu pada periodisasi gelombang peradaban manusia yang diformulasikan oleh Alvin Toffler dalam buku “*The Third Wave*” maka potret perubahan orientasi manusia dalam memanfaatkan sumber daya laut semakin tampak eksploitatif. Pada gelombang pertama atau era agraria (800 SM hingga 1500), manusia hanya mengandalkan energi alamiah yang tersimpan di dalam otot hewan, di dalam hutan, atau memanfaatkan energi surya matahari, angin, air, dan segala karunia alam lainnya. Fase ini seringkali dicirikan dengan adu kekuatan fisik di antara manusia. Lebih ekstrem, manusia seringkali diibaratkan sebagai serigala bagi sesamanya atau manusia sering menikam sesamanya (*homo homini lupus*). Tetapi, kebutuhan manusia terhadap alam sebatas untuk memenuhi kebutuhan subsisten. Pada gelombang kedua atau era industri (1500 M hingga 1970 M), era ini tidak terlepas dari pengaruh Revolusi Industri pada abad ke-18. Selain itu, juga pembukaan terusan Suez pada 17 November

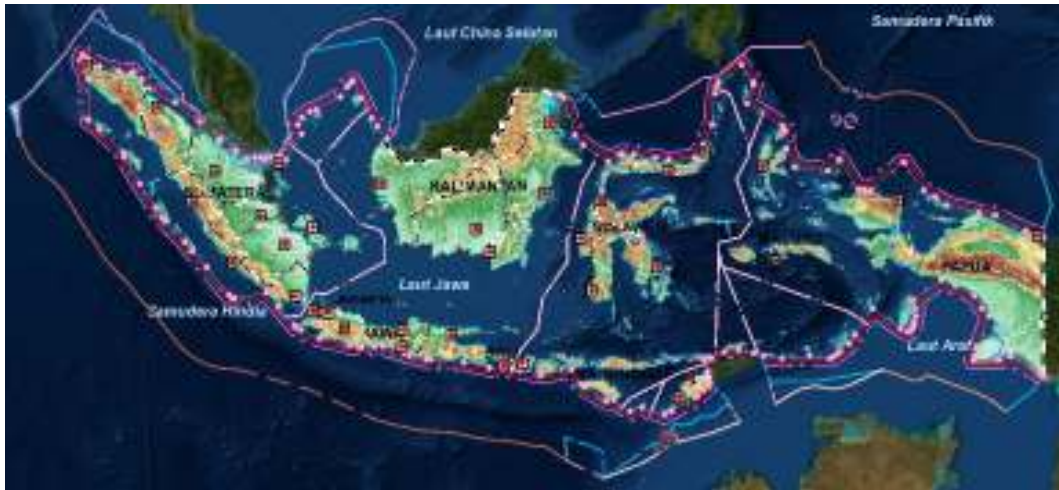
1869. Pada periode yang sama, kapal uap cepat mulai menggantikan posisi kapal layar yang bergantung pada cuaca. Eksplorasi sumber daya laut maupun darat menjadi semakin terbuka (Baay, 2010).

Pada gelombang ke tiga, laut mulai dipandang sebagai sarana strategis dalam memperoleh harta dan meningkatkan kesejahteraan. Eksplorasi sumber daya laut semakin intens dilakukan oleh negara dan juga kaum kapitalis. Setiap negara mengeluarkan regulasi yang memungkinkan optimalisasi pengelolaan sumber daya alam. Tidak jarang, regulasi memicu munculnya wilayah tumpang tindih (*overlapping*) dan berujung pada konflik perbatasan internasional (*international dispute*).

Jika dilihat dari proses historis, maka ada perubahan paradigma mengenai pengelolaan laut, semula laut berstatus milik bersama menjadi laut di bawah pengendalian negara. Perubahan ini tidak terlepas dari dinamika peta politik global pasca-Perang Dunia II yang menuntun sebagian besar negara di dunia menuju arus dekolonisasi dan pengembangan faham kebangsaan. Keadaan ini turut melahirkan negara-negara nasional yang merdeka dan berdaulat lengkap dengan batas-batas administratifnya (Hartono, 1977: 3; Sholihah, 2017: 1). Akar historisnya antara lain bermula pada 1945 saat Amerika Serikat (AS) mengumumkan yurisdiksinya atas penguasaan kekayaan alam yang berada di luar wilayahnya, dalam arti yuridis dikenal dengan konsepsi landas kontinen (*continental-shelf*). Dalam Proklamasi Truman pada 1945, Amerika mengklaim semua kekayaan alam yang terdapat pada dasar laut (*sea bed*) dan tanah di bawah laut (*subsoil*) yang berada di luar, tetapi berbatasan secara langsung dengan laut teritorial (Purba, 1982: 46).

Pengumuman Amerika kemudian menggugah negara-negara kepulauan lainnya untuk menerbitkan regulasi yang sama, tidak terkecuali Indonesia. Pemerintah Republik Indonesia (RI) dalam praktik kenegaraan mendeklarasikan Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*). Selanjutnya, azas ‘negara kepulauan’ itu resmi diumumkan melalui “Deklarasi H. Djuanda” pada 13 Desember 1957 (Hatta, 2012: xi). Batas laut teritorial Indonesia diperlebar dari semula 3 mil (4,82 km) menjadi 12 mil (19,3 km). Batas tersebut diukur dari garis pantai terluar ketika air laut surut (*Kompas*, 15 Mei 2009). Salah satu perubahan penting pasca-deklarasi Djuanda adalah “segala perairan di antara dan di sekitar pulau-pulau” menjadi wilayah nasional yang memiliki akibat hukum bagi pelayaran internasional, bagian laut lepas (*high seas*) yang semula

bebas (*free*) menjadi bagian integral dari wilayah nasional Indonesia. Namun demikian, deklarasi tersebut secara yuridis tetap mengakui adanya hak lintas damai (*right of innocent passage*) kapal-kapal asing sebagaimana telah diakomodasi dalam konsepsi *archipelagic state* (Kusumaatmadja, 1987: 28). Gagasan dari deklarasi ini kemudian diresmikan menjadi UU No. 4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia (Hatta, 2012: xi).



Peta 2. Wilayah Indonesia dan Batas Teritorial
(Sumber: atlas.big.go.id)

Akhirnya, setelah diperjuangkan pada tingkat internasional selama 25 tahun, klaim Indonesia mengenai batas laut teritorial diterima oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dalam Konvensi PBB tentang *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) pada 10 Desember 1982. Pemerintah Indonesia meratifikasi Undang-Undang (UU) Nomor 17 tahun 1985 yang berisi pengakuan resmi bahwa UNCLOS 1982 merupakan konvensi yang mengatur tentang rezim-rezim hukum laut, termasuk rezim hukum negara kepulauan serta implementasi wawasan nusantara sesuai amanat MPR (*Kompas*, 24 November 1993). Reaksi tersebut menunjukkan adanya upaya pemerintah untuk meneguhkan kembali kesadaran nasional bangsa Indonesia sebagai negara maritim. Hal tersebut merupakan konsekuensi logis dari konsepsi negara kepulauan sebagaimana dikemukakan oleh Adrian B. Lapidus. *Punggawa* sejarah maritim Indonesia tersebut berpandangan bahwa daerah inti wilayah Indonesia bukanlah suatu pulau atau daratan, namun wilayah maritim (Lapidus, 2009: 2).

Pengendalian terhadap laut yang semakin intensif oleh negara-negara bangsa sebetulnya tidak terlepas dari kekhawatiran degradasi sumber daya laut. Garret Hardin,

ahli ekologi asal Amerika menarasikan kekhawatirannya melalui sebuah artikel berjudul “The Tragedy of the Commons”, yang diterbitkan oleh Sains pada 1968. Tulisan tersebut memicu perdebatan yang panjang mengenai penguasaan dan pemilikan sumber daya alam, termasuk laut. Dikutip dari tulisan Dedi Supriadi Adhuri dalam artikel “Rumitnya ‘Pengkaplingan’ Laut” (*Kompas* 22 Maret 2010), Hardin berpandangan bahwa sumber daya alam yang tidak menjadi kepemilikan entitas tertentu berarti menjadi milik semua orang (*the commons*). Situasi ini menyebabkan peningkatan potensi degradasi sumber daya laut (*marine resources*). Menurut Hardin, degradasi tersebut disebabkan karena (1) *the commons* menciptakan akses terbuka (*free for all*), dan (2) dalam kondisi akses terbuka, tidak ada insentif untuk melakukan upaya konservasi karena tidak ada jaminan jika seseorang memiliki komitmen untuk berhenti melakukan eksploitasi sumber daya laut, pihak lain akan melakukan tindakan yang sama, atau justru sebaliknya (3) semua orang, baik kelompok maupun individu memiliki kecenderungan untuk berlomba mengeksploitasi sumberdaya laut sebanyak-banyaknya. Pada akhirnya, kehancuran menjadi akhir dari realitas ini, sebagaimana dikenal dengan *the tragedy of the commons*.

Sesungguhnya, laut sebagai milik bersama merupakan pandangan yang inheren pada diri nelayan, misalnya *Sama Bajau* atau Orang Bajo asal Sulawesi, mereka adalah kelompok masyarakat yang hidup berpindah-pindah (nomaden), bergerak secara berkelompok menuju tempat yang berbeda menurut lokasi penangkapan ikan. Mereka hidup, berkeluarga, hingga mati di atas sebuah perahu yang disebut dengan *bido*. Oleh sebab itu, Orang Bajo seringkali dijuluki sebagai *sea nomads* atau *sea gypsies*, meskipun dalam perkembangannya sebagian kecil dari mereka telah mendarat di bibir pantai. Mereka lebih sering berkelana di lautan lepas dibanding terus menetap di daratan. Mereka tidak mengenal daerah perbatasan karena laut dipandang sebagai milik bersama sehingga dapat dimanfaatkan oleh semua orang, termasuk bagi komunitas mereka. Jangkauan wilayah penangkapan ikan Orang Bajo tidak terbatas di perairan Indonesia, melainkan juga di perairan Australia. Intensitas pelayaran mereka di perairan Australia dalam penangkapan teripang tercatat telah sering dilakukan, bahkan seringkali mereka ditangkap oleh otoritas Australia karena dianggap melanggar batas wilayah (Sholihah, 2017).

Perubahan paradigma juga terjadi pada sungai, yang semula sebagai jalur pelayaran dan perdagangan yang mengintegrasikan pedalaman dan pesisir kini semakin terkikis. Masyarakat mulai “memunggungi sungai” dengan menempatkan sungai di belakang rumah dan juga seringkali menjadi tempat untuk membuang kotoran rumah tangga. Tentu ini tidak terlepas dari permasalahan lingkungan dan beralihnya aktivitas ke daratan dengan segala kemajuan teknologinya. Hal ini berbanding terbalik dengan masa sebelumnya yang dipandang sebagai ruang ekonomi, politik, dan sosial.

Di Jawa, sungai mengalami permasalahan dalam kaitannya dengan aktivitas pelayaran dan perdagangan. Pada perkembangan selanjutnya, keadaan sungai di Jawa hanya memberikan sedikit keuntungan dalam masalah transportasi, karena anak sungai yang sempit, permukaan tanah yang bergalur-galur, arus yang deras, dan tanah endapan (Nurlelari, 2016: 12). Jawa mengalami permasalahan yang serius, terlebih adanya pembangunan transportasi darat yang berjalan cepat menyebabkan sungai semakin ditinggalkan. Hal serupa juga terjadi di Sumatra, khususnya Jambi dan Riau. Lingkungan sungai mengalami perubahan, yaitu lebar sungai yang semakin sempit, kedalaman air sungai di beberapa titik juga semakin dangkal (Pradjoko & Sulistiyono, 2018: 8). Dalam hal ini, permasalahan lingkungan sangat memengaruhi paradigma mengenai sungai yang semakin sukar untuk dimanfaatkan karena berbagai masalah yang menghinggapinya.

Permasalahan lingkungan yang mengalami degradasi dan beralihnya ke jalur darat membuat paradigma mengenai sungai menjadi bergeser. Kajian sejarah yang mengangkat sungai pun juga mengalami pergeseran jika mengkaji sungai pada masa kontemporer. Dalam hal ini permasalahan lingkungan menjadi fokus kajian. Sungai dengan segala permasalahannya terus bergeser dari fungsi sebelumnya yang sangat sentral dalam mendukung aktivitas ekonomi, politik, dan sosial. Bahkan sungai kini dipandang sebagai sumber bencana dengan munculnya banjir dan pencemaran air.

E. Nasionalisme dalam Sejarah Maritim

Nasionalisme menjadi hal yang selalu diperbincangkan dan tidak pernah mengenal kata final sejak paham nasion masuk ke Hindia Belanda pada awal abad 20 M. Hingga Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada 17 Agustus 1945, dan bahkan hingga saat ini, nasionalisme selalu diperbincangkan dan dihadapkan pada permasalahan

disintegrasi yang disebabkan oleh berbagai faktor, yang di antaranya yaitu globalisasi dan industrialisasi. Nasionalisme merupakan istilah yang merujuk pada nasion (bangsa). Menurut Joseph Stalin, bangsa adalah komunitas orang yang stabil, yang terbentuk secara historis atas dasar kesamaan bahasa, wilayah, kehidupan ekonomi, dan karakter psikologis sebagaimana termanifestasikan dalam kebudayaan bersama (Budiawan, 2017: 3). Apa yang diutarakan Stalin mencerminkan bahwa sejarah menjadi salah satu unsur penting dalam konsep terbentuknya bangsa.

Dalam Seminar Sejarah Nasional tanggal 14-18 Desember 1957 di Yogyakarta, nasionalisme menjadi salah satu bahasan, yaitu mengenai penulisan sejarah nasional. Yamin menyuarakan konsep sejarah nasional Indonesia. Menurutnya, subjek falsafah sejarah Indonesia ialah bangsa Indonesia dengan semangat nasional Indonesia, dan sejarah Indonesia baru bercorak nasional, apabila sejarah itu berdasarkan nasionalisme Indonesia sebagai hasil penafsiran-sintesis dari kejadian di zaman lampau (Tim Penyusun Panitia Sejarah Tahun 1957, 2017: 33). Sejarah ditujukan pada perannya dalam merepresentasikan suatu bangsa berdasar perspektif dari dalam (*from within*). Meski sudah dibahas dalam Seminar Sejarah Nasional tahun 1957, nasionalisme dan sejarah masih meninggalkan permasalahan yang dinamis.

Perbincangan nasionalisme dan sejarah terus bergulir, dengan segala macam inovasi yang dilakukan sesuai perkembangan zaman. Bahan pembelajaran sejarah yang memasukan unsur nasionalisme semakin berkembang melalui cerita-cerita masa lampau yang dihadirkan. Namun, berkaitan dengan sejarah sebagai media pedagogi tentang nasionalisme tidak sepenuhnya memberikan pengaruh signifikan. Singgih Tri Sulistiyono dalam Seminar *Museums Go to Campus 2019* di Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, menyampaikan mengenai romantisme sejarah yang tidak semata-mata dapat membangkitkan semangat nasionalisme, sehingga diperlukan cara baru. Bagi ‘generasi sebelum perang’ (*voor de oorlog*), perasaan keindonesiaan dapat ditumbuhkan hanya dengan romantisme sejarah semacam itu, tetapi pada saat ini ketika zaman telah berubah, generasi telah berganti, maka romantisme sejarah itu tidak dapat lagi sepenuhnya digunakan untuk melanggengkan rasa keindonesiaan (Sulistiyono, 2019: 8). Berdasar permasalahan yang bersifat kekinian, ia kemudian menawarkan konsep “nasionalisme 2.0”. Nasionalime 2.0 lebih menekankan pada aspek kehadiran

dan peran negara dalam menciptakan kemakmuran, kesejahteraan, keadilan, dan kebanggaan kepada setiap warga negaranya (Sulistiyono, 2019: 8).

Hal menarik berkaitan dengan nasionalisme 2.0 yang menekankan pada kemakmuran, kesejahteraan, keadilan, dan kebanggaan kepada setiap warga negara adalah posisi sejarah maritim dalam mengaktualisasikan konsep tersebut. Sejarah maritim banyak menyoroti peristiwa masa lampau di perairan dan seringkali dipandang hanya berkutat pada pelayaran dan perdagangan. Sejarah maritim meski diidentikan dengan perairan, memiliki posisi strategis dalam mengaktualisasikan nasionalisme 2.0. Hal ini berdasar pada pendapat Croce, bahwa sejarah yang benar adalah sejarah masa kini. Sejarah mengkaji peristiwa masa lampau dengan menggunakan konsep dan teori yang dalam ranah ilmu pengetahuan terus mengalami perkembangan dan bersifat kekinian. Menurut Wertheim, jika peristiwa yang baru saja lalu dan peristiwa masa kini dapat memberikan sumbangan untuk memahami sejarah, maka di lain pihak, studi mengenai sejarah dapat pula memberikan kunci untuk menjawab permasalahan sekarang (Swantoro, 2016: 209).

Sejalan dengan Croce, Singgih Tri Sulistiyono dalam artikel *Historiografi Pembebasan: Suatu Alternatif*, menawarkan historiografi yang dapat memecahkan persoalan-persoalan yang dihadapi bangsa Indonesia. Sejarah berkutat pada formalitas metodologi, sehingga tidak dapat memecahkan persoalan yang bersifat kekinian. Dengan demikian, kajian “historiografi pembebasan” menggunakan *point of departure* kekinian untuk mengkaji masa lampau sehingga kajian sejarah tidak tercerabut dengan akar kepentingan masa kini (Sulistiyono, 2016: 22). Dalam hal ini, sejarah dapat dihadirkan dalam persoalan-persoalaan kekinian yang bersifat kompleks.

Penulisan sejarah maritim yang tidak sekadar menampilkan cerita masa lampau dapat memberikan pengertian bagi masyarakat. Peristiwa selalu meninggalkan pesan, dan pesan tersebut memiliki arti yang dapat dijadikan rujukan dalam pembangunan pada masa kini. Segala program pembangunan maritim Indonesia yang bertujuan untuk menyejahterakan masyarakat dan memperkuat posisi negara dalam perekonomian dan politik regional seharusnya dapat merujuk pada masa lampau kemaritiman yang dapat dijadikan bahan analisa dalam proses pembangunan. Tentunya hal itu dapat dilakukan jika historiografi maritim mengedepankan permasalahan kekinian dan para pemangku kebijakan dapat menempatkan sejarah sebagai bahan rujukan dan alisis.

Masa depan sejarah maritim memiliki peluang yang luas sebagai katalis pembangunan kemaritiman Indonesia. Program pemerintah yang berusaha mengembalikan kejayaan maritim Indonesia menjadi poros maritim menjadi ruang bagi sejarah maritim untuk menunjukkan perannya. Konsepsi poros maritim dunia sebagai strategi maritim Indonesia sejatinya merupakan kesinambungan dari gagasan masa lalu dan sekaligus sebagai upaya strategis untuk memaksimalkan seluruh potensi Indonesia (<https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/indonesia-poros-maritim-dunia>, 8 Oktober 2019). Kisah kejayaan masa lampau dapat memacu untuk meningkatkan kesadaran terhadap perairan, dan historiografi maritim yang disusun juga mampu menjawab permasalahan kekinian. Kejayaan masa lampau kemaritiman pun bukan menjadi hal mustahil jika dibangun berdasar masa lampau pula. Nasionalisme 2.0 yang merujuk pada kemakmuran, kesejahteraan, keadilan, dan kebanggaan kepada setiap warga negaranya dapat berdasar pada sejarah maritim, dan sejarah maritim tidak sekadar menghadirkan romantisisme belaka.

Simpulan

Perairan memiliki peran penting sebagai penggerak sejarah di Indonesia. Sejarah maritim yang berhubungan dengan perairan tidak hanya terbatas pada peristiwa yang terjadi di laut, tetapi juga peristiwa yang terjadi di sungai. Dalam pelayaran dan perdagangan, sungai menjadi jalur penghubung antara pedalaman dan pesisir. Perspektif bentang air (*waterscape*) menjadi representasi bahwa sungai menjadi bagian dari sejarah maritim yang terintegrasi dengan laut. Beberapa karya kemudian lahir, dengan mengangkat sungai sebagai fokus pembahasan, dan pandangan terhadap perairan semakin kompleks.

Laut yang pada awalnya dipandang sebagai milik bersama, pada akhirnya menjadi ruang yang diperebutkan karena memiliki nilai ekonomis. Perairan laut dan sungai kini bukan sekadar jalur pelayaran dan perdagangan, tetapi juga sebagai ruang eksploitasi sumber daya alam. Kebijakan-kebijakan baru tentang laut berperan dalam perubahan pandangan manusia mengenai laut. Hal ini berpengaruh pada arah penulisan sejarah maritim yang mengikuti perkembangan peristiwa. Historiografi Indonesia tidak lagi didominasi oleh aktivitas perdagangan dan pelayaran antaretnik maritim di Nusantara, melainkan persetujuan antarbangsa mengenai konflik perbatasan (*dispute*).

Perseteruan ini dipicu oleh keinginan setiap negara bangsa untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut (*marine resources*) secara optimal. Begitu pula dengan sungai yang mengalami pergeseran fungsi dan paradigma, yang semula sebagai jalur pelayaran dan perdagangan kemudian mulai ditinggalkan karena permasalahan lingkungan dan beralihnya transportasi ke darat.

Dalam konteks kekinian, dengan permasalahan nasionalisme, sejarah maritim masih dapat menunjukkan perannya. Nasionalisme 2.0 yang digagas Singgih Tri Sulistiyono dengan menghadirkan negara guna menciptakan kemakmuran, kesejahteraan, keadilan, dan kebanggaan kepada setiap warga negaranya dapat diaktualisasikan melalui peran sejarah maritim sebagai rujukan strategis dengan mengangkat permasalahan kekinian.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Artikel Jurnal

- Boomgaard, Peter (ed.). (2007). *A World of Water*. Leiden: KITLV Press.
- Brown, C.S.G. (1994). *Bajau*. Yayasan Sejati: Jakarta.
- Budiawan. (2017). *Nasion & Nasionalisme: Jelajah Ringkas Teoritis*. Yogyakarta: Ombak.
- Hardin, Garret. (1968). "Tragedy of the commons" *Science* (162):1243-1248.
- Hartono, Dimiyati, *Hukum Laut Internasional: Berbagai Aspek Pengamanan-Pemagaran Yuridis Kawasan Nusantara Negara Republik Indonesia, Ditinjau dalam Hubungan Perkembangan Hukum Laut Internasional*. (1977). Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Hatta, Gusti Muhammad. (2012). "Kata Sambutan" dalam Asep Karsidi, Sobar Sutisna dan Aris Poniman (Ed.), *NKRI: Dari Masa Ke Masa*. Bogor: Sains Press.
- Kartodirdjo, Sartono. (2014). *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Kusumaatmadja, Mochtar. (1987). *Bunga Rampai Hukum Laut*. Jakarta: Binacipta.
- Lapian, A.B. (2009). *Orang Laut- Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Nurlelasari, Dini. (2016). Pelabuhan Indramayu Pada Masa Kerajaan Tradisional Hingga Masa Hindia Belanda. Prosiding Konferensi Nasional Sejarah X Jilid 1.

- Patmasari, Tri. (2017). *Perkembangan Teritorial, Yuridiksi Kedaulatan dan Status Batas Maritim Indonesia dengan Negara Tetangga*. Jurnal Abad Vol. 1 No. 2 Desember 2017.
- Pradjoko, Didik & Singgih Tri Sulistiyono. (2018). *Peradaban Sejarah Maritim: Peranan Sungai Dalam Sejarah Peradaban Maritim Di Jambi Dan Riau*. Jakarta: Direktorat Sejarah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Santoso, Agus. (2016). *Pembuatan Perahu Traditional dan Pelepasannya yang Terekam dalam Arsip*. Prosiding Konferensi Nasional Sejarah X Jilid II.
- Schrieke, B.,J.O. (2016). *Kajian Historis Sosiologis Masyarakat Indonesia Jilid II*. Yogyakarta: Ombak.
- Sholihah, Fanada. (2017). "Perjuangan Diplomasi Pemerintah Indonesia dalam Melindungi Aktivitas Lintas Batas Nelayan Tradisional di Laut Arafura" (Skripsi, Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro).
- Sopher, David E. (1971). *The Sea Nomads: A study of Maritime Boat People of Southeast Asia*. Singapore, The National Museum.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2016). *Historiografi Pembebasan: Suatu Alternatif*. Jurnal Agastya Vol. 6 No.1 Januari 2016.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2016). *Jawa Dan Jaringan Perdagangan Maritim Di Nusantara Pada Perode Awal Modern*. Prosiding Konferensi Nasional Sejarah X Jilid I.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2019) . *Memahami Masa Lampau, Memahami Masa Depan: Dunia Maritim, Kebhinekaan, dan Semangat Ketunggalan*. Makalah dipresentasikan pada Seminar Kepresidenan Goes to Campus, Semarang 26 Agustus 2019.
- Susilowati, Endang. (2011). *Peranan Jaringan Sungai Sebagai Jalur Perdagangan di Kalimantan Selatan pada Paroh Kedua Abad XIX*. Jurnal Sejarah Citra Lekha, Vol. XV, No. 1 Februari 2011.
- Suyuti, Nasruddin. (2011). *Orang Bajo di Tengah Perubahan*. Yogyakarta: Ombak.
- Swantoro, P. (2016). *Dari Buku ke Buku Sambung Menyambung Menjadi Satu*. Jakarta: KPG.
- Tim Peyusun Panitia Seminar Sejarah Tahun 1957. (2017). *Laporan Seminar Sejarah 14-18 Desember 1957 di Yogyakarta*. Yogyakarta: Ombak.
- Zadlazi, Asyhadi Mufsi. (2019). *Hulu ke Hilir: Jaringan dan Sistem Perniagaan Sungai Kerajaan Srivijaya*. Paradigma Jurnal Kajian Budaya Vol. 9 No. 1 2019.
- Zug, Sebastian. (2010). *The Gift of Water*. Berlin: LIT Verlag.

Zuhdi, Susanto. (2006). *Laut, Sungai, dan Perkembangan Peradaban: Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia dan Metodologi Srukturis*. Makalah dipresentasikan pada Konferensi Nasional Sejarah VIII, Jakarta 14-16 November 2006.

Sumber Koran dan Website

“Indonesia Perlu Menentukan Batas-Batas Wilayah Yurisdiksinya”, *Kompas*, 24 November 1993, hlm. 6.

“Indonesia Poros Maritim Dunia”, (<https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/indonesia-poros-maritim-dunia>, 8 Oktober 2019).

“Kedubes Australia Diminta Jelaskan Soal Penangkapan”, *Kompas*, 15 Mei 2009, hlm. 24.

Adhuri, Dedi Supriadi, “Rumitnya ‘Pengkaplingan’ Laut”, *Kompas* 22 Maret 2010.

Daeng, Mohamad Final dan A Ponco Anggoro, “Bajo Bernafas dalam Laut”, (<http://tanahair.kompas.com/read/2012/04/10/13132257/Bajo.Bernafas.dalam.Laut>), diakses pada 28 Juni 2015.

Kustia, AA, “Laut Dikapling”, *Kompas*, 02 Maret 2001, hlm 4.

Purba, A. Zen Umar, “Peta Sumber Daya Nasional dan Hukum Laut Internasional”, *Prisma*, edisi November 1982.