Esai-esai dalam buku ini mengajak kita untuk menghayati, bahwa sejatinya gerak laju infrastruktur yang semakin kencang di Tanah Papua menjadikannya sebagai berhala-berhala baru sekaligus meninggalkan permasalahan serius. Setiap jengkal tanah di Bumi Cendrawasih bukanlah tanah kosong. Komunitas-komunitas lokal yang ada di seluruh pelosok Tanah Papua telah lama hidup, tumbuh, berkomunitas, mengkonstruksi kebudayaan, dan sudah tentunya terus berjuang untuk bertahan hingga hari ini. Mereka memiliki pengalaman dan ikatan sejarah yang kuat terhadap lingkungannya, meski lambat laun mulai terkikis seriring perubahan sosial yang tak terhindarkan.

Buku ini menggumuli terancamannya rakyat Papua menuju kematian sosial. Berhala-berhala infrastruktur yang menerjang mereka menghancurkan institusi dan nilai yang menyokong identitas dan juga kedaulatan mereka sebagai manusia. Kita diajak untuk berefleksi dengan kesadaran kritis untuk melawan kematian sosial tersebut dan merebut kembali kendali kehidupan

ISBN 978-979-8981-98-2

ELSAM

2020

BERHALA-BERHALA INFRASTRUKTUR: Potret dan Paradigma Pembangunan Papua di Masa Otsus

ELSAM

BERHALA BERHALA INFRASTRUKTUR



Potret dan Paradigma Pembangunan Papua di Masa Otsus

Editor: **I Ngurah Suryawan dan Muhammad Azka Fahriza**

Berhala-Berhala Infrastruktur: Potret dan Paradigma Pembangunan Papua di Masa Otsus

Berhala-Berhala Infrastruktur: Potret dan Paradigma Pembangunan Papua di Masa Otsus

Editor: I **Ngurah Suryawan dan Muhammad Azka Fahriza**

Jakarta, 2020

Berhala-Berhala Infrastruktur:
Potret dan Paradigma Pembangunan Papua di Masa Otsus

Editor: I Ngurah Suryawan dan Muhammad Azka Fahriza

Cetakan Pertama, Desember 2020
ISBN 978-979-8981-98-2

Semua penerbitan ELSAM didedikasikan kepada korban pelanggaran hak asasi manusia selain sebagai bagian dari upaya pemajuan dan perlindungan hak asasi manusia di Indonesia

Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat (ELSAM)
Jalan Siaga II, No 31, Pejaten Barat,
Pasar Minggu, Jakarta Selatan 12510

Telepon : 021-7972662, 021-79192564
Faksmili : 021-79192519
Surel : office@elsam.or.id, Laman: www.elsam.or.id
Twitter : @elsamnews - @ElsamLibrary
Facebook : https://www.facebook.com/elsamjkt

Pengantar

PEMERINTAHAN Jokowi menjadikan Papua sebagai salah satu wilayah yang menjadi titik fokus dan perhatian utama pembangunan. Berbagai pembangunan infrastruktur di-klaim sebagai langkah nyata memperkuat perekonomian masyarakat Papua. Pembangunan jalan trans Papua yang menghubungkan provinsi Papua Barat dan Provinsi Papua dan membentang dari kota Sorong di Provinsi Papua Barat hingga Merauke di Provinsi Papua merupakan salah satu proyek besar yang digadang-gadang akan meningkatkan perekonomian masyarakat Papua, mengurangi kesenjangan pendapatan serta mengurangi tingginya harga di masing-masing wilayah.

Selain mengembangkan pembangunan infrastruktur, Pemerintahan Jokowi juga menetapkan kerangka baru pembangunan Papua, yakni percepatan pembangunan sumber daya manusia, transformasi dan pembangunan ekonomi yang berkualitas, peningkatan dan pelestarian kualitas lingkungan hidup, serta reformasi birokrasi. Langkah dan kebijakan tersebut dilakukan guna mewujudkan masyarakat Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat yang maju, sejahtera, damai, dan bermartabat (Keppres No. 20 tahun 2020).

Rencana dan orientasi Pemerintah tersebut tentunya membutuhkan upaya dan langkah yang besar untuk diwujudkan, terutama untuk meyakinkan masyarakat Papua bahwa hal tersebut bukan semata janji-janji manis, karena fakta di lapangan menunjukkan hal lain. Sampai saat ini Papua masih menjadi wilayah terbelakang dibandingkan dengan provinsi lainnya di Indonesia. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat Indeks Pembangunan Manusia (IPM)[1] di tanah Papua yang dirilis tahun 2019 memiliki peringkat paling rendah dibandingkan provinsi yang lain berjumlah 60,84 % untuk Provinsi Papua, diikuti Provinsi Papua Barat dengan jumlah 64,7%. Tragedi kesehatan di Asmat pada 2018 seolah diputar ulang. Sebelum Asmat, daerah lain juga mengalami tragedi kesehatan, dalam waktu yang berulang juga. Dari tahun ke tahun, Tanah Papua diselimuti tragedi kematian karena warganya terserang wabah penyakit dan kelaparan.

Dalam praktiknya, pembangunan di Tanah Papua yang diharapkan dapat menciptakan menciptakan keadilan, kesejahteraan dan mengurangi kesenjangan antarwilayah, justru berjalan sebaliknya. Pendekatan keamanan dan paradigma pembangunan yang berorientasi pada eksploitasi sumber daya alam dan ekstraktif telah memproduksi kehancuran bagi tanah dan hutan Papua. Investasi dan proyek-proyek perkebunan telah menebas pohon-pohon hutan Papua menjadi lahan industri. Hutan yang dianggap "mama" bagi orang-orang Papua, yang menjaga alam dan kehidupan bangsa Papua dengan sendirinya hancur dan hilang secara perlahan. Pembangunan, dimaknai masyarakat Papua sebagai upaya "menyingkirkan pemilik tanah dan masyarakat adat dengan berbagai cara, termasuk dengan kekerasan". Pembangunan yang kerap bertabrakan dengan nilai-nilai dan moda produksi yang setelah sekian lama dianut oleh orang asli Papua. Ungkapan seorang warga

1 Indeks Pembangunan Manusia (IPM) merupakan pengukuran perbandingan dari harapan hidup, pendidikan, dan standar hidup untuk semua negara. IPM digunakan sebagai indikator untuk menilai aspek kualitas dari pembangunan dan untuk mengklasifikasi apakah sebuah negara atau wilayah termasuk dalam kategori maju, berkembang, dan terbelakang. Dan juga untuk mengukur pengaruh dari kebijakan ekonomi terhadap kualitas hidup.

Mbaham-Matta yang tinggal di sepanjang jalan Trans-Bomberai seolah mengungkap fakta lapangan mengenai proses pembangunan di Papua "Sebagai warga masyarakat pada saat itu kami tidak dilibatkan dalam proses pembangunan jalan ini". Situasi serupa disampaikan seorang warga Werur yang lahan kebunnya digusur untuk pembangunan bandara yang menuturkan betapa cepatnya proses penggusuran lahan warga terjadi. "*Waktu datang sore itu sa ribut (marah) dorang karena dong belum bicara tapi alat berat su turung*". Namun, fakta-fakta kecil di lapangan sepertinya tidak dianggap sebagai masalah serius oleh Pemerintahan di Jakarta. Fakta-fakta tersebut seolah dianggap hal biasa yang tidak memengaruhi proses dan progres pembangunan. Padahal, secara lahan dan pasti, mengakibatkan lepas dan hilangnya lahan-lahan adat yang dimiliki secara komunal dan digunakan untuk kepentingan bersama masyarakat adat di Papua, dan dalam beberapa kasus mengakibatkan terjadinya konflik internal diantara suku-suku.

Buku yang diterbitkan ELSAM ini secara jelas dan lugas menggambarkan proses-proses pembangunan dalam skala kecil yang apabila dibiarkan terus terjadi, tidak hanya akan menjadi masalah "Papua" an sich, tetapi akan menjadi isu "Indonesia", bahkan mungkin isu "internasional". Bagaimana peneliti-peneliti muda Papua berhasil memotret dan membaca fakta dan kepentingan dibalik proses-proses pembangunan yang terjadi di wilayahnya. Dengan latar belakang dan perspektif yang beragam, para penulis berhasil menemukan persoalan-persoalan substansial yang harus segera direspon oleh Pemerintah terkait dengan orientasi dan rencana-rencana pembangunan untuk Papua.

Kami ucapkan terima kasih bagi para penulis yang telah meluangkan banyak waktu untuk turun ke lapangan dan menuliskan hasil pengamatannya secara cermat dan jernih. Tidak lupa kami sampaikan bahwa salah satu kontributor, Assa Asso alias Stracky Yally yang sejak awal direncanakan terlibat dalam proyek penulisan buku ini, harus gagal menyelesaikan risetnya. Stracky menjadi korban kriminalisasi dan harus menjalani proses hukum atas tuduhan melakukan tindakan makar setelah ikut serta memotret aksi anti-rasisme pada 29 Agustus 2019.

Terbitnya buku ini diharapkan dapat memantik kesadaran kritis para pegiat HAM, pemerintah dan masyarakat luas untuk secara jernih menyelami isu hak asasi manusia, lingkungan, sumber daya alam dan pembangunan di Tanah Papua. Sehingga, secara bersama dapat mendorong wacana dan upaya pembangunan yang mengedepankan nilai-nilai keadilan dan hak asasi manusia.

Jakarta, 10 Desember 2020

Wahyu Wagiman
Direktur Eksekutif

Kata Pengantar
Papua dalam Jerat Pembangunan

KETIKA menjabat sebagai Presiden di tahun 1966, Suharto menyatakan komitmen pemerintahan Orde Baru untuk menjalankan Pancasila dan UUD 1945 secara murni dan konsekuen. Kerangka kebijakan era Orde Baru pun berubah dari semangat 'revolusi' era Sukarno menjadi 'akselerasi dan modernisasi.'[1] Tujuan yang hendak dicapai oleh Soeharto saat itu adalah mengintegrasikan Indonesia ke dalam sistem kapitaslime modern.

Dalam perspektif modernisasi, keberadaan sikap modern tertentu adalah prasyarat bagi pembangunan.[2] Masyarakat tradisional yang memiliki karakteristik seperti terikat dengan norma tradisional, hidup dalam keterisolasian, subsisten, memiliki relasi kuat dengan alam, berorientasi pada masa lalu, memiliki insentif non-ekonomi, dan ingin menjaga stabilitas hidup seolah mustahil dapat berkembang.[3] Oleh

1 Oekan S.Abdullah & Dede Mulyanto, *Isu-Isu Pembangunan :Pengantar Teoretis,* (Jakarta:PT.Gramedia Pustaka Utama, 2019).

2 *Ibid*, hal 21.

3 *Ibid*, hal 24.

karena itu ada kebutuhan untuk memodernisasi bukan hanya watak individu tapi juga institusi dan struktur-struktur sosial didalamnya untuk mencapai standar modern.

Di Tanah Papua, mantra modernisasi itu mendasari kebijakan transmigrasi sejak tahun 1960an. Perpindahan penduduk dari Jawa dan Bali ini diikuti dengan perubahan sosial budaya Papua. Masyarakat Papua dipaksa untuk meninggalkan makanan pokoknya dan beralih untuk menanam padi dengan demikian juga berubah pula sistem pertanian masyarakat. Tidak hanya itu, bahasa daerah Papua tidak lagi digunakan karena para transmigran hanya dapat berbahasa Indonesia, padahal Papua memiliki lebih dari 200 bahasa suku namun bahasa Indonesia menjadi satu-satunya yang digunakan. Tidak heran, penduduk lokal memiliki kemampuan berbahasa Indonesia yang lebih baik daripada para migran yang datang. Di institusi formal pun, bahasa daerah tidak boleh diajarkan.[4] Kebijakan homogenisasi ini diimplementasikan melalui kontrol politis dan militer yang kuat sehingga sulit bagi masyarakat Papua untuk melakukan resistensi.

Salah satu kekerasan atas nama pembangunan adalah apa yang disebut sebagai Operasi Koteka pada April dan Juni 1977.[5] Untuk tujuan modernisasi, pemerintah menggelontorkan dana sebesar 205 juta rupiah untuk mengganti koteka[6] dengan celana pendek.[7] Nilai 'keberadaban' pada orang Papua dipaksakan melalui kampanye militer oleh angkatan bersenjata dan aparat birokrasi. Masyarakat suku Dani

4 Bilveer Singh, *Papua: Geopolitics and the Quest for Nationhood* (London: Transaction Publishers, 2008), 99.

5 Al-Araf, *Sekuritisasi Papua: Implikasi Pendekatan Keamanan Terhadap Kondisi HAM di Papua* (Jakarta: Imparsial, 2011), 58.

6 Dalam masyarakat Dani, Koteka merupakan salah satu pakaian yang dipakai dalam kehidupan sehari-hari di masa lalu dan merupakan salah satu penanda identitas budaya.

7 Singgih Wiryono, "Masa Kelam Koteka Era Orba, Warga Papua Dirazia dan Dipaksa Pakai Celana Pendek," *Kompas.com,* 21 Januari 2020. https://megapolitan.kompas.com/read/2020/01/22/05350091/masa-kelam-koteka-era-orba-warga-papua-dirazia-dan-dipaksa-pakai-celana

dipaksa untuk meninggalkan kebudayaanya, pergi bersekolah dan terintegrasi dengan sistem ekonomi yang modern. Sekitar 15.000 orang berkumpul melakukan protes. Di Tiom, Jayawijaya, sekitar 4.000 warga menyerang pos pemerintah namun ABRI menekan perlawanan dengan menurunkan pasukan dari RPKAD (saat ini disebut Kopassus TNI AD) melalui helikopter.[8]

Paradigma pembangunan yang diimplementasikan pemerintah dipaksakaan merasuk bahkan ke dalam tubuh dan pikiran orang Papua. Pandangan ini dijustifikasi karena konstruksi rasis terhadap budaya dan orang Papua yang dianggap 'terbelakang' dan 'primitif' sehingga perlu untuk digantikan dengan budaya Indonesia yang dianggap lebih beradab dan modern. Strategi mempermalukan (*humiliation strategy*) digunakan menjadi cara sehingga masyarakat Papua merasakan *inferiority complex* dalam proses perubahan sosial itu.

Untuk meretas berbagai siklus kekerasan dalam berbagai agenda pembangunan pada era Orde Baru, pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono melakukan sebuah terobosan dengan mendirikan Unit Percepatan Pembangaun (UP4B) pada akhir tahun 2011. Sesuai dengan Perpres No.65/2011, UP4B bertugas untuk mendukung pelaksanaan percepatan pembangunan Papua, terutama pembangunan sosial-politik dengan cara komunikasi konstruktif antara pemerintah dan masyarakat Papua. Dalam kerangka tersebut, maka ditetapkanlah kebijakan pendukung untuk kebijakan sosial-politik yaitu program peningkatan stabilitas keamanan dan ketertiban terutama pada daerah berpotensi konflik[9]. Dalam kenyataanya, selama bertugas, terjadi berbagai aksi lebih dari 40 kali lebih kekerasan selama 2012-2014. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada wacana pembangunan dengan pendekatan kesejahteraan, namun tidak ada perubahan dalam kerangka keamanan dan pertahanan di Papua. Papua tetap dilihat sebagai area konflik yang butuh militerisasi.

---

8 Al-Araf, *Sekuritisasi Papua,* hal 58.

9 Al araf, dll, *Oase Gagasan Papua Bermartabat Waa…Waa…Waa…",* (Jakarta: IMPARSIAL, 2017).

Pada masa pemerintahan Joko Widodo, pembangunan kesejahteraan yang berorientasi pada infrastruktur pun dilakukan. Berbagai program utama seperti pembangunan Jalan Trans Papua, revitalisasi jembatan dan airport, elektrifikasi, hingga pendirian kawasan ekonomi dilakukan dalam kerangka kesejahteraan sosial bagi orang asli Papua. Bagi pemerintah, pembangunan infrastrutktur dan ekonomi adalah resep manjur bagi kesejahteraan orang asli Papua. Akan tetapi, buku ini menantang narasi kesuksesan pembangunan infrastruktur dan membawa kita untuk mempertanyakan kembali: *apakah ada perubahan dalam pendekatan pembangunan dulu dan sekarang? Apa yang telah dilakukan pembangunan kepada orang Papua?* Dan untuk kebutuhan advokasi yang lebih luas: *bagaimana sebenarnya pembangunan yang ideal bagi orang asli Papua?*

Setidaknya ada empat poin penting yang dapat kita pahami bersama melalui buku ini. *Pertama*, kelima studi kasus dalam buku ini menujukkan bahwa belum ada perubahan signifikan dalam pendekatan pembangunan sejak masa orde baru hingga sekarang. Karakter pembangunan yang bersifat *top down* dan paternalistik masih terus dipertahankan.

Pembangunan merupakan sebuah relasi kuasa antara agen pembangunan (pemerintah, korporasi dan militer) sebagai penentu nasib dengan masyarakat adat yang ditentukan nasibnya. Karena pembangunan adalah sebuah paradigma politik, maka pemerintah menjalankannya sesuai dengan imajinasi dan kepentingannya. Masyarakat adat tidak diberikan kesempatan untuk menentukan model pembangunan yang mereka butuhkan. Konstruksi rasial terkait keterbelakangan Papua turut berkontribusi dalam eksklusi masyarakat adat dalam men-*setting* agenda pembangunan. Mereka tidak dilihat sebagai pelaksana pembangunan atau sebagai agensi dalam memutuskan bagaimana seharusnya pembangunan ekonomi, sosial dan budayanya harus dijalankan.

Kedua, melalui buku ini kita dibawa untuk melihat kompleksitas masalah yang dihadapi masyarakat adat dibalik berbagai projek infrastruktur. Tidak dapat dinafikan bahwa pembangunan fisik menjadi

penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi. Namun di balik kemegahan proyek infrastruktur terdapat berbagai konflik dalam setiap prosesnya yang seharusnya memaksa pemerintah untuk melihat kembali kebijakanya. Konflik tersebut tidak hanya terjadi di antara para pemilik ulayat dengan pemerintah, namun juga ada konflik internal masyarakat adat terkait hak kepemilikan dan hak pengelolaan.

Terkait dengan hal ini, kita disadarkan bahwa masyarakat adat diperhadapkan dengan dilema. Di satu sisi negara tidak mengakui secara penuh keberadaan dan kedaulatannya (masyarakat) di atas wilayah adat, di sisi lain, masyarakat adat sendiri menghadapi persoalan internal terkait rekognisi di antara mereka, pemetaan hak atas kepemilikan dan hak atas pengelolaan sumber daya alam serta ketidakjelasan resolusi konflik. Alhasil, masyarakat adat diperhadapkan dengan sistem pembangunan infrastruktur yang membuat mereka seperti tidak dapat menolak, meski pada saat yang sama, masyarakat juga mengalami keterpecahan ketika keputusan-keputusan penting terkait nasibnya dibuat.

Ketiga, buku ini menunjukkan bahwa ada kesadaran masyarakat terkait proses dan dampak negatif pembangunan terhadap eksistensinya. Namun masyarkat juga mengalami keterbatasan infrastrktur keadilan dan informasi terkait langkah dan strategi apa yang harus mereka lakukan dalam menghadapi ketidakadilan dan mengklaim hak-haknya.

Keempat, kita juga diajak untuk melakukan refleksi bersama terkait peran pemerintah daerah dalam implementasi berbagai pembangunan infrastruktur. Berbagai kasus dalam penelitian ini menunjukkan adanya ketidakadilan struktural yang membutuhkan keberpihakan pemerintah daerah untuk secara responsif mengadvokasi kepentingan masyarakat adat atau korban dari pembangunan. Namun pemerintah daerah terkesan lamban dan bahkan terputus dari realitas masyarakat adat. Diperlukan kepekaan kolektif dari pemerintah untuk mengidentifikasi dinamika masyarakat, mendeteksi tanda-tanda konflik serta menemukan cara untuk mengatasinya.

Kelima studi kasus yang dijelaskan dalam buku ini merupakan refleksi penting dalam memahami berbagai pergumulan masyarakat

adat. Buku ini tidak sekedar menangkap persoalan rumit dibalik berbagai projek pembangunan infrastruktur namun secara gamblang menunjukkan narasi ketertindasan masyarakat yang tergilas oleh laju pembangunan.

Akhirnya, buku ini menyisakan sebuah pertanyaan penting tentang bagaimana sebenarnya model pembangunan yang tidak memarjinalkan masyarakat asli Papua dan memberikan ruang seluas-luasnya bagi mereka untuk menentukan sendiri pembangunan ekonomi, sosial dan budayanya. Hemat penulis, untuk menjawabnya kita perlu kembali melihat dan menempatkan agenda pembangunan ke dalam dua konteks, *pertama*, soal penghormatan terhadap eksistensi masyarakat adat. *Kedua*, adalah konteks konflik politik dan keamanan di Papua. Dengan demikian pilihan model pembangunan akan mempertimbangkan aspek kemanusiaan, sensitif terhadap potensi konflik dan memperhitungkan interaksi antara berbagai aspek pembangunan baik yang bersifat fisik, sosial dan budaya.

Elvira Rumkabu
(Akademisi Hubungan Internasional,
Fisip Universitas Cenderawasih)

Catatan Editor

Berhala-Berhala Infrastruktur

Potret dan Paradigma Pembangunan Papua di Masa Otsus

I Ngurah Suryawan
Muhammad Azka Fahriza

"Yang kitong dapat dari pembangunan bandara itu, dengar bunyi pesawat dan lihat pesawat turun-naik di kitong punya kampung, itu saja."
(Johan Songgeni, Kepala dewan adat suku Busami, Kamanap, wawancara tanggal 25 Agustus 2019)

"Waktu datang sore itu sa ribut (marah) dorang karena dong belum bicara tapi alat berat su turun."
(Mama Elsa Mayor, seorang warga Werur, wawancara tanggal 17 Agustus 2019).

Pendahuluan

Sudah seminggu penulis berada di sebuah kampung pedalaman di Distrik Arguni Bawah, Kabupaten Kaimana, Papua Barat. Hingga pada suatu sore, 19 Mei 2013, penulis mendapatkan pelajaran berharga pada sebuah obrolan di *para-para* kampung bersama *empat paitua* (orang tua) menemani penulis ke kebun mereka yang saling berdekatan. Seorang *paitua* mengungkapkan bahwa orang Papua itu belum mampu kelola hidup. Hutan itu yang hidupi orang Papua. Orang Papua tidak bisa kelola tanah yang tandus. Seorang *paitua* berujar, "Bagaimana *tong* mau kelola hutan kalau hutan *su* dijual ke pengusaha *dorang*."

Empat *paitua*, penulis perhatikan, *baku angkat* (saling menyambung cerita) dalam perjalanan kami ke kebun. Mereka belajar dari pengalaman saudara mereka di Aroba, Tofoi, Furwata dan Tanah Merah (Kabupaten Teluk Bintuni). Hutan-hutan yang terbentang antara Aroba, Furwata sampai Teluk Arguni Atas sudah habis ditebang karena masuknya

perusahaan kayu dan kelapa sawit. Mereka tidak lagi mempunyai hak atas hutan yang menjadi sumber penghidupan mereka. Pengalaman pahit dari saudara mereka itulah yang membuat mereka kini berhati-hati menjaga hutan agar tidak lepas dari kepemilikan adat mereka. *Tong* sekarang *tra* sembarang jual hutan dan tanah.

Pembangunan yang menjamah wilayah-wilayah Papua di segala penjuru, jelas memerlukan tanah untuk mendirikan infrastruktur fisik. Selain itu, wujud pembangunan lainnya adalah kebutuhan sumber daya manusia untuk menggerakkan birokrasi dan perusahaan. Pemekaran daerah hadir silih berganti dan memunculkan kelompok-kelompok elit Papua baru (Suryawan, 2020). Hadirnya pembangunan tentu membawa kesadaran dan pemahaman baru ke dalam masyarakat lokal. Bertemunya ide baru pembangunan dengan kehidupan masyarakat lokal mendatangkan berbagai implikasi. Cara pandang program pembangunan terhadap masyarakat bertemu dengan cara pandang masyarakat melihat pembangunan.

Jika kita menelisik lebih dalam, perspektif pembangunan yang ditanamkan oleh rezim Orde Baru adalah sebagai perubahan yang dikehendaki dan dibutuhkan, sehingga apa saja yang dianggap kuno dan tidak mengalami perubahan dengan sendirinya dianggap sebagai "keterbelakangan". Hal yang dianggap terbelakang—dan menjadi salah satu yang terpenting—adalah kebudayaan sebagai sebuah totalitas laku hidup dan nilai-nilai komunitas lokal yang dipandang sebagai penghalang proses pembangunan.

Meresapi kehadiran deru-deru alat berat membelah hutan marga-marga adat di Papua, kita akan dibawa untuk menghayati bahwa pembangunan "dipaksa" menjadi kesadaran baru yang hadir dan diterima lepas dari budaya komunitas-komunitas lokal. Pembangunan yang diintroduksi negara, investasi, dan rezim kapital merasuk dalam kesadaran masyarakat tempatan bukan sebagai sintesa proses historis budaya-budaya tempatan, tetapi melalui daya pikat citra sukses pembangunan di negera-negara industri maju yang didukung kekuatan modal. Lambat laun tapi pasti, tergusurnya masyarakat tradisional tidak semata-mata merupakan soal hilangnya keaslian budaya tradisional

masyarakat tempatan, tetapi juga merupakan soal hilangnya pribadi dan rasa percaya diri masyarakat tempatan dan juga masyarakat Indonesia pada umumnya (Laksono 2002:383-384).

Esai-esai dalam buku ini mengajak kita untuk menghayati, bahwa sejatinya gerak laju infrastruktur yang semakin kencang di Tanah Papua meninggalkan permasalahan serius. Setiap jengkal tanah di Bumi Cenderawsih bukanlah tanah kosong. Komunitas-komunitas lokal/tempatan yang ada di seluruh pelosok Tanah Papua telah lama hidup, tumbuh, berkomunitas, mengkonstruksi kebudayaan, dan tentunya terus berjuang untuk bertahan hingga hari ini. Mereka memiliki pengalaman dan ikatan sejarah yang kuat dan terbukti, meski lambat laun mulai terkikis dan merenggang seriring perubahan sosial yang tak terhindarkan. Relasi-relasi mereka terhadap lingkungan, leluhur, dan kosmologi terbentuk dari totalitas pengetahuan tersebut. Fondasi tersebut kini mengalami gugatan dan tantangan perubahan.

Wajah-wajah baru dalam bentuk investasi, institusi birokrasi, dan berbagai program insfrastruktur, kemudian hadir ke kampung-kampung Papua. Wajah-wajah modernitas ini tidak memiliki hubungan sejarah dengan wilayah mereka. Sialnya, atas perlindungan dan atas nama otoritas, mereka kemudian mendaku tanah dan seluruh sumber daya di kampung-kampung Papua sebagai "wilayah kekuasaannya". Dalam buku ini kita akan dibawa memahami fragmen-fragmen berbenturannya imijinasi-imajinasi pembangunan—yang salah satunya digerakkan oleh pembangunan infrastruktur— dengan imajinasi komunitas lokal yang selalu gelisah memikirkan nasibnya setelah pembangunan tersebut berlangsung. Dalam konteks ini, berbagai dinamika dalam bentuk *baku tipu*, konflik, siasat, janji manis kebijakan, hadir tumpang tindih dan saling berkelidan.

Buku ini berisi lima tulisan dari anak-anak muda Papua dengan beragam profesi yang memotret dampak pembangunan infrastruktur di wilayah kerja atau penelitian mereka masing-masing. Kita akan menyaksikan berbagai fragmen saat komunitas lokal harus berjuang menghadapi deru pembangunan infrastruktur yang hadir di tanah kelahiran mereka. Bandara Stevanus Rumbewas di Kamanap Yapen,

Bandara Werur di Tambrauw, jalan *ring road* dan Jembatan Youtefa di Jayapura, Palapa Ring di Wamena, hingga Jalan Trans Bomberai di Fakfak adalah sedikit dari proyek infrastruktur yang hadir di seluruh penjuru Tanah Papua.

Berhala-Berhala

Antropolog Michael T. Taussig (1980) dalam studinya *The Devil and Commodity Fetishism in South America* berargumen bahwa masuknya nalar berpikir yang kapitalistik berdampak serius terhadap orientasi perekonomian, dan dengan demikian juga kehidupan masyarakat lokal. Ada perbedaan mendasar dari proses pertukaran yang terjadi dalam roda perekonomian masyarakat. Praksis yang terdapat dalam perekonomian kapitalistik tukar-menukar adalah sarana (saja) dari tujuan akhir yaitu mencari keuntungan (kalau tepat langkah) atau menemukan kerugian (kalau salah langkah).

Implikasi dari sistem yang kapitalistik ini sudah tentu individualisme dan ambisi pribadi menjadi berperan sangat penting dan dipuja-puja sebagai berhala. Pemberhalaan barang-barang "dagangan" yang dipertukarkan dan ditumpuk secara rakus dalam sistem yang kapitalistik itulah yang membuat terjadinya keterasingan antara orang yang satu dengan yang lainnya, antara manusia dengan lingkungannya, dan sudah tentu antara manusia dengan hasil produksi kerjanya.

Studi yang dilakukan Dove (1985) berargumentasi bahwa puncak perubahan terjadi ketika Indonesia menerapkan konsep pembangunan yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi. Jika kita memeriksa jejak paradigma pembangunan, pada masa Orde Baru-lah pembangunan (dipaksakan) diartikan sebagai perubahan yang dikehendaki dan dibutuhkan, sehingga apapun yang dianggap kuno dan tidak mengalami perubahan dengan sendirinya dianggap keterbelakangan. Rakyat di Tanah Papua merasakan sekali bagaimanma kebudayaan komunitas-komunitas yang sanfat kaya dan beragam dipandang sebagai penghalang proses pembangunan.

Pembangunan dengan demikian juga dijadikan berhala untuk

merubah masyarakat lokal sesuai dengan keinginan sang kuasa. Introduksi pembangunan itu dengan demikian menjadi sebuah kesadaran baru yang hadir dan diterima lepas dari budaya komunitas lokal/tempatan yang justru sebenarnya memiliki relasi historis dengan tanah dan kebudayaan yang mereka konstruksikan. Kehadiran pembangunan merasuk dalam kesadaran masyarakat tempatan bukan sebagai sintesa proses historis sosial ekonomi dan politik kebudayaan masyarakat lokal, tetapi lewat daya pikat citra suksesnya di negeri-negeri industri maju yang didukung kekuatan modal. Dengan demikian kehadirannya tentu saja tidak menjejak bumi manusia rakyat pada komunitas lokal.

Narasi kesuksesan pembangunan dibangun dari berbagai negara yang tentu saja berbeda dalam berbagai aspek. Kesuksesan pembangunan di berbagai negara tersebut juga menjadi berhala baru yang juga diharapkan sukses dikembangkan di kampung-kampung Tanah Papua. Tentu saja dan benar kita ingin sukses. Persoalannya yang terjadi adalah, bahwa kita baru (hanya) dapat memeluk citranya (dan belum suksesnya) tetapi telah melepas pegangan kita pada pengetahuan budaya yang telah lama kita bangun.

Berhala pembangunan yang masuk ke wilayah-wilayah pedalaman Tanah Papua mengeksploitasi sumber daya alam komunitas lokal. Kondisi degradasi sumber-sumber daya alam dan pengetahuan setempat selalu diiringin dengan peningkatan konsumerisme yang digerakkan oleh pesona mode di sektor konsumtif dan bermuara pada krisis identitas dan disintegrasi sosial. Warga masyarakat tempatan pun ikut-ikutan mengeksploitasi/merusak alam yang jadi ibu pertiwinya. Kondisi yang terjadi ini sebenarnya merefleksikan bahwa tersingkirnya masyarakat tradisional itu tidak semata-mata merupakan hilangnya "keaslian" kebudayaan tradisional masyarakat tempatan, tetapi merupakan soal hilangnya pribadi dan rasa percaya diri masyarakat lokal/tempatan dan juga masyarakat kita pada umumnya.

Berhala-berhala pembangunan dalam wajah infrastruktur tersebut menunjukkan secara gamblang betapa kita menjadi tergantung pada suatu proses yang sumber-sumber kekuatannya dari luar kuasa kita. Pada titik inilah negara, pemerintah (pusat dan daerah) seolah-olah

terpaku dan kehilangan dinamikanya. Perlunya partisipasi sesama warga sebagai partner menjalani pembangunan pun sering dianggap tidak ada. Lingkungan alam dan komunitas-komunitas tempatan kemudian dijadikan semata-mata sebagai garis depan yang harus ditaklukkan dan bukan sebagai partner menjalani sejarah peradaban. Hasrat kemajuan dengan sendirinya membutuhkan ruang-ruang baru untuk berkembang.

Argumentasi yang diungkapkan oleh Rachman (2015: 41-42) merujuk kepada usaha ekspansi sistem produksi kapitalis yang memerlukan reorganisasi ruang *(spatial reorganization)* yang khusus agar produksi yang bercorak kapitalistik bisa meluas secara geografis *(geographic expansion)*. Ruang dalam "reorganisasi ruang" ini yang dimaksud adalah: *pertama*, ruang imajinasi dan penggambaran, termasuk perancangan teknokratik yang diistilahkan *master plan* dan *grand design*. *Kedua*, ruang material dimana kita hidup; *ketiga*, praktik-praktik keruangan dari berbagai pihak dalam membuat ruang, memanfaatkan ruang, memodifikasi ruang, dan melenyapkan ruang, dalam rangka berbagai upaya memenuhi berbagai keperluan, termasuk mereka yang berada dalam posisi sebagai bagian negara, korporasi, atau rakyat.

Memberhalakan pembangunan melalui citra kesuksesan pembangunan infrastruktur jelas memerlukan reorganisasi ruang. Pada momen inilah perusahaan-perusahaan transnasional berani melakukan investasi besar-besaran dengan tujuan mengeksploitasi ruang, dan dengan demikian sumber daya alam itu sendiri. Komoditas atau barang dagangan yang dihasilkan oleh sistem produksi kapitalis itu ditransportasikan sedemikian rupa mulai dari tempat ia diproduksi hingga diperdagangkan dan dikonsumsi untuk memenuhi kebutuhan hidup maupun melayani kebiasaan berbelanja (budaya konsumtif). Pembangunan infrastruktur dengan corak yang kapitalistik ini memperluas wilayah kerjanya melalui operasi-operasi kekerasan, terutama merampas tanah kepunyaan rakyat, dan membatasi bahkan membuat rakyat tidak bisa lagi menikmati tanah dan sumber daya alamnya, mengubah secara drastis tata guna tanah yang ada, dan menciptakan kelompok-kelompok pekerja yang dengan sukarela maupun terpaksa siap sedia didisiplinkan untuk menjadi penggerak bekerjanya sistem yang kapitalistik ini.

Studi yang dilakukan oleh The Asia Foundation dan LIPI (2019: 20-21) secara khusus memperhatikan bagaimana dampak infrastruktur, khususnya jalan, pada Orang Asli Papua (OAP). Memberhalakan infrastruktur pada permukaan memang berdampak dengan terbukanya akses yang lebih besar kepada OAP untuk ke pasar, peningkatan mobilitas sosial, akses terhadap barang dan peluang ekonomi. Selain persoalan akses tersebut, yang tidak terhindarkan adalah infrastruktur, dalam hal ini jalan, juga memfasilitasi akses penggunaan hutan, kerusakan daya dukung alam, dan memperbesar ketimpangan dan konflik antara OAP dengan kelompok pendatang. Kerentanan terhadap mata pencaharian, tradisi, dan budaya OAP menjadi semakin menganga karena kehadiran pembangunan infrasturktur ini. Paradigma berhala infrasturktur yang mengutamakan kepentingan pertumbuhan ekonomi luput memperhatikan keberlanjutan kehidupan komunitras lokal (Porath, 2002; Adam *et al*, 2011; Menezes dan Ruwanpura, 2017; The Asia Foundation dan LIPI, 2019)

Paradigma berhala infrastruktur yang dijalankan hingga kini di Tanah Papua berorientasi pada pembangunan infrastruktur konektivitas yang menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Paradigma ini adalah bagian dari strategi pembangunan ekonomi untuk pengurangan kemiskinan melalui pengembangan komoditas unggulan di sektor perkebunan dan pertambangan. Seturut dengannya adalah pembangunan kawasan ekonomi khusus, keterbukaan dan penguatan regulasi untuk mengundang investasi sebesar-besarnya.

Pemerintah pusat dan daerah perlu secara tegas memfokuskan arah pembangunan infrastruktur di tanah Papua untuk menguatkan akses OAP terhadap kesehatan, pendidikan, dan penghidupan yang sesuai dengan skala penghidupan OAP. Hal ini terang saja perlu menjadi prioritas utama yang dapat mengurangi ketimpangan antar wilayah dan mendukung pembangunan berkelanjutan di Tanah Papua. Infrastruktur dengan demikian adalah untuk komunitas, bukannya untuk komoditas.

Kritik paradigma memberhalakan infrastruktur adalah melupakan komunitas-komunitas lokal yang tersebar dan hidup menyejarah di tanah mereka. Oleh sebab itu, paradigma memberhalakan infrasturktur

ini harus dirubah dengan mengutamakan keberlanjutan kehidupan komunitas OAP yang tersebar di pedalaman kampong-kampung Papua. Memfokuskan kepada peningkatan hubungan antara kampung-kampung OAP dengan pusat layanan pendidikan dan kesehatan yang baik adalah salah satu contohnya (The Asia Foundation dan LIPI, 2019).

Esai-esai dalam buku ini menuntun kita untuk berkaca kepada diri sendiri bagaimana memperlakukan lingkungan dan sesama kita. Situasi semakin pelik saat kompleksitas lapisan permasalahan semakin rumit untuk diurai dan kontestasi kepentingan menyebar. Lalu, darimana gerakan sosial sebaiknya dilakukan? Penulis melihat pada momen seperti ini menjadi sangat penting mentautkan imajinasi perubahan sosial yang dimimpikan oleh masyarakat tempatan dengan gerakan untuk inisiatif perubahan dalam diri sendiri. Hal ini sangatlah penting untuk menumbuhkan kepercayaan diri masyarakat untuk tetap berada dan berjuang di tengah deru perubahan sosial yang perlahan namun pasti berada di depan kehidupan mereka.

Kondisi transformasi sosial-budaya yang terjadi memaksa masyarakat untuk mengambil respon atau menanggapi situasi yang terjadi. Pada situasi inilah sangat diperlukan usaha-usaha dalam memediasi kemandirian dan imajinasi masyarakat untuk selalu terlibat dalam perubahan sosial yang terjadi di lingkungannya. Masyarakat terlibat bukan hanya sebagai penonton namun sebagai subyek yang menentukan arah perubahan, terutama perubahan yang diinginkan oleh dirinya sendiri sebelum berlangsung di tengah masyarakat yang lebih luas. Penulis meyakini gerakan perubahan dalam diri sendiri menjadi suatu hal yang vital dilakukan di tengah silang sengkarut berhala-berhala yang menyesaki kehidupan dan imajinasi kita selama ini.

Di mana Rakyat?

Seperti telah jauh-jauh hari diingatkan Susanto SJ (2003: 8), kita diharapkan tidak hanya sekadar sadar, akrab, dan waspada dengan rezim pembangunan (infrastruktur) yang suka meminjam stabilitas "Kamtibmas", tetapi juga berusaha untuk menemukan jejak langkah

siasat massa rakyat Papua strategi kooptasi kekuasaan seperti ini. Rakyat Papua yang hidup dengan berbagai situasi ketidakadilan ekonomi dan sosial politik, keterpecahan di tengah masyarakat, dan *gula-gula* (pemanis) politik. Berbagai situasi tersebut menjebak mereka menjadi pragmatis sekaligus juga terlatih untuk melakukan "gerakan tambahan", suatu istilah yang menunjukkan kejelian untuk memanfaatkan situasi yang sudah buruk.

"Gerakan tambahan" juga merujuk kepada kepekaan untuk memanfaatkan situasi sekaligus juga bersiasat ketika melihat kepongahan sekaligus kemangkiran para penguasa dalam tingkah polahnya di Tanah Papua. Kita harusnya mengembangkan sebuah kesadaran baru bahwa suatu "kepercayaan untuk tidak percaya" lagi terhadap apa yang selama ini suka diingat-ingatkan oleh rezim kekuasaan dan bujuk rayunya (tapi kemudian balik menyiksa) terhadap rakyat Papua dengan berbagai tingkah polah. Kepercayaan untuk tidak percaya terhadap rezim kekuasaan menjadi suatu yang bukan mustahil di tengah *bicara lain perilaku lain* (ketidakkonsistenan) perilaku aparat negara terhadap berbagai permasalahan yang terjadi di Tanah Papua.

Rakyat Papua yang berjuang di tengah cengkraman rezim berhala infrastruktur adalah guru yang melatih kita semua untuk bersuara dengan berbagai cara. Kekerasan, kekejian, kekejaman, ketidakadilan dan pelanggaran atas hak-hak asasi manusia sering kali juga lebih berkaitan dengan kebisuan pihak *survivor* sendiri daripada sekadar akibat kecurigaan atau keserakahan pihak-pihak lain. Oleh sebab itulah memecah kebisuan menjadi sebuah gerakan sosial dengan berbagai medium menjadi sangatlah mendesak dilakukan. Rakyat Papua yang menjadi subyek itu semua memiliki modal budaya dan sosial politik yang kuat untuk melakukan hal ini.

Orang Papua hidup dalam situs kekerasan dan penderitaan yang tiada henti. Pada sisi lain, berhala-berhala pembangunan (infrastruktur) melahirkan juga orang-orang Papua yang opurtunistik, ingin menang sendiri, dan *baku jual* (saling menggadaikan orang Papua lainnya). Rakyat Papua terbelah. Namun, salah satu yang menyejarah dan hidup dalam sejarah Papua adalah pengalaman kekerasan dan penderitaan

(*memoria passionis*) yang bisa dijadikan fondasi untuk mempersatukan imajinasi dan solidaritas "pembebasan" rakyat Papua dari ketidakadilan dan kekerasan yang selama ini seperti lingkaran setan tanpa henti. Pengalaman terus-menerus dicap bodoh, belum bisa, pemabuk, bodoh yang warisannya tersisa hingga kini meskipun telah banyak perubahan di berbagai bidang. Namun perspektif berpikir diskriminatif dan kolonialistik tetap saja belum bisa dibersihkan secara total dalam pikiran kehidupan berbangsa dan bernegara bernama Indonesia.

Pengalaman traumatik rakyat Papua juga terjadi sebagai akibat dari pelanggaran terhadap kemanusiaan dalam berbagai bentuk kekerasan dan pelanggaran Hak Asasi Manusia (HAM). Pengalaman orang-orang Papua yang merasakan kekerasan tersebut tersimpan dalam ingatan personal orang Papua dan hidup sepanjang zaman dan terwariskan kepada generasi berikutnya. Pengalaman kekerasan tersebut pada hakekatnya sangat merendahkan martabat manusia pada umumnya dan tentu saja rakyat Papua. Pengalaman orang Papua terhadap kekerasan dan penderitaan tentu saja menjerumuskan orang Papua ke dalam lautan dan belenggu kebencian dan kesedihan. Pengalaman kekerasan dan penderitaan tersebut sangat sulit untuk dihilangkan dari ingatan kolektif orang Papua, dan sangat berpengaruh secara serius dalam pemahaman diri orang Papua sendiri yang dapat menghancurkan masa depan (Giay, 2000:56-57).

Oleh sebab itulah menjadi penting untuk menggali bagaimana rakyat Papua sendiri melihat dirinya sendiri berdasarkan pengalaman-pengalaman sosial, politik, ekonomi, dan budaya. Seringkali kajian-kajian terhadap suatu komunitas hanya dilihat dari perspektif tertentu saja sehingga tidak pernah merekognisi imajinasi dan pengalaman-pengalaman masyarakat setempat dari aspek geografis maupun kosmologi politik, ekonomi, dan sosial budaya. Bagi masyarakat yang berdomisili di kepaluan Papua misalnya, perairan adalah justru sebagai jembatan dan bukan penghalang kehidupan sehari-hari massa rakyat maritim dan nelayan. Berperahu menjadi kegiatan yang membentuk wacana orang-orang yang berdomisili di laut tentang pulau, pantai, laut, karang, ikan dan sebagainya.

Realitas lain yang mengancam rakyat Papua di kampung-kampung adalah candu pembangunan infrastruktur yang diangkut oleh berbagai program dana tunai. Program-program "pemberdayaan" ini masuk ke kampung-kampung dan berdampak serius terhadap sendi-sendi kehidupan rakyat. Salah satu keberhasilan program dana tunai ini adalah berdiri megahnya berbagai infrastruktur meski tidak begitu dipergunakan. Itulah pertanda bahwa pembangunan sukses. Namun di balik semua itu semua, dampak negatif selalu mengintai. Salah satu dampak yang sangat penting adalah adalah finansialisasi perdesaan (kampung). Paradigma memfinansialisasi kampung berangkat dari argumentasi bahwa sistem pasar bebas dan konsepsi politik liberal beradasarkan uang akan bisa memecahkan persoalan kemiskinan. Uang, bagi para pendukung bantuan tunai, dianggap satu-satunya solusi. Dampak lainnya yang tidak kalah seriusnya adalah pelemahan bahkan penghancuran kemerdekaan dan daya penentuan nasib sendiri rakyat Papua di kampung-kampung (Kusumaryati, 2020; Handl dan Spronk, 2015).

Realitas yang terjadi di tanah Papua menunjukkan bahwa cengkraman kapitalisasi sudah sampai ke kampung-kampung sehingga tidak ada pilihan lain bagi orang Papua untuk menghidar. Oleh sebab itulah yang terjadi kemudian adalah pilihan konsumtif untuk mengikuti kemajuan yang disediakan oleh kapitalisme. Salah satu contoh yang gamblang jika kita menjejakkan kaki di kampung-kampung Papua adalah penggunaan telepon genggam *(handphone)* meski tidak hanya signal telpon dan kencanduan anak-anak muda untuk mengkonsumsi minuman keras (miras) hingga ke kampung-kampung. Kondisi inilah yang memberikan peluang untuk bertumbuh kembangnya mesin-mesin modal hingga ke kampung-kampung.

Dorongan pokok yang membentuk dan menggerakkan mesin kapitalis sesungguhnya berasal dari kemampuannya membuat rakyat mengkonsumsi barang-barang yang baru, yang kemudian melalui cara-cara produksi baru, transportasi baru, pasar-pasar baru, dan manajemen organisasi industrial baru. Barang-barang dagangan selalu harus dibeli dan rakyat dipacu untuk terus menjadi konsumen belaka.

Mekanisme-mekanisme baru untuk memperbesar konsumsi terus-menerus diperbaharui, yang lama diganti dan yang baru diciptakan (Rahman, 2015:33-37).

Barang-barang produksi yang masuk ke kampung-kampung Papua berasal dari luar dan menjadi cermin dari kemajuan. Seluruh citra kemajuan tersebut dibawa oleh perusahaan-perusahaan transnasional yang melakukan operasinya di tanah Papua. Oleh sebab itulah, perusahaan-perusahaan yang hadir dan mengepakkan sayapnya di tanah Papua tidaklah bisa dilihat sebagai berdiri sendiri, namun sebagai bagian dari jaringan sistem produksi global yang ekspansif. Perusahaan-perusahaan raksasa di bidang industri pertambangan, kehutanan, perkebunan, manufaktur, perumahan dan turisme, infrastruktur, dan lainnya, bekerja berdasarkan lisensi atau surat izin yang diperoleh dari pejabat publik yang berwenang. Lisensi-lisensi itu menjadi alasan hukum untuk menyingkirkan dan meminggirkan rakyat agraris (petani, nelayan, masyarakata adat yang mengumpulkan hasil hutan/laut dan sebagainya) dari tanah dan ruang hidupnya, baik oleh perusahaan–perusahaan pemegang lisensi itu, maupun aparatur keamanan/polisi yang bekerja untuk perusahaan-perusahaan pemegang lisensi tersebut.

Merebut Kehidupan

Jika mau berkata jujur, rakyat Papua lambat laun akan menuju kepada kematian sosial jika kesadaran kritis dan refleksi terhenti. Kematian sosial adalah konsep yang dikemukakan oleh Orlando Peterson dalam bukunya yang sangat terkenal, *Slavery and Social Death* (1982). Paterson menyatakan bahwa yang membedakan seorang budak dari hubungan-hubungan tidak bebas lainnya dalam masyarakat adalah bahwa seorang budak dianggap mati oleh masyarakat tersebut. Lebih lanjut, ada relasi antara kematian sosial dengan genosida.

Kematian sosial terjadi bukan saja karena mereka dianggap mati oleh masyarakat di sekitarnya, tapi salah satunya karena hal-hal dan institusi-institusi yang menyokong identitas ke-Papuan-an dihancurkan. Hal-hal yang mampu membuat seorang Papua mampu memformakan

ke-Papua-annya dihancurkan. Kematian sosial hanya mensyaratkan kesulitan rakyat Papua untuk membangun kembali hubungan dengan hal-hal yang menjadikan dia seorang Papua. Kematian sosial dengan demikian membunuh sebagian dari diri penderitanya.

Membuat rakyat Papua menuju kematian sosial bisa diawali dengan kecenderungan untuk melihat dan membahas apa yang kurang dalam hidup orang Papua. Karena orang Papua tidak terdidik maka orang Papua perlu dididik. Karena orang Papua tidak sehat maka orang Papua perlu teknologi kesehatan. Karena orang Papua tidak berpakaian maka orang Papua perlu diberi pakaian. Karena orang Papua tidak beragama maka perlu diajarkan untuk beragama. Dan di atas segalanya, karena orang Papua 'primitif', maka orang Papua bodoh (Ploeg, 2002; Card, 2003; Giay, 2016).

Fragmen-fragmen rakyat Papua di tengah berhala-berhala infrasturktur yang dihadirkan dalam buku ini bisa menjadi pemantik untuk melawan kematian sosial dan merebut kembali kendali dalam kehidupan. Kemandirian, harkat, dan martabat diperoleh dari sikap untuk menanggapi perubahan dengan kemampuan berefleksi. Refleksi yang dimaksudkan adalah menarik pelajaran dari masa lampau, kondisi kini, dan meneropong untuk masa depan. Sangat diperlukan keterbukaan serta kesadaran terhadap kenyataan bahwa terdapat banyak perubahan yang terjadi selama ini.

Gerakan merebut kehidupan kembali dengan berefleksi juga termasuk memutuskan sikap dalam menanggapi perubahan yang ada di depan mata. Sikap tersebut termasuk di dalamnya adalah keputusan apa yang layak dibawa dalam kehidupan di masa depan (nilai-nilai, keyakinan-keyakinan dan keorganisasian sosial). Merebut kembali kehidupan juga adalah memutuskan apa yang dianggap positif karena dapat menunjang proses pengembangan masa depan, dan apa sebaiknya ditolak karena akan merugikan kesejahteraannya, jati diri budaya, identitas, dan kepribadian (Broek, 1996: 10-11).

Rakyat Papua secara umum berada ditengah kondisi liminal (terombang-ambing) menempatkan diri di tengah perubahan yang berlangsung kencang. Kondisi yang sangat menyulitkan yang terjadi

di tengah masyarakat adalah saat berhadapan dengan sifat-sifat yang statis di tengah masyarakat yang tertutup terhadap perubahan yang terjadi. Kondisi ini sangatlah tidak menguntungkan demi perubahan tersebut. Situasi yang statis dari rakyat Papua di kampung-kampung menggambarkan "kekalahan" sekaligus kesulitan mereka untuk menempatkan diri di tengah-tengah perubahan manapun, termasuk di tengah-tengah arus industrialisasi dan eksploitasi sumber alam yang terjadi di Papua. Buku ini, dengan narasi-narasi padat yang terdapat di dalamnya, berharap memantik refleksi kesadaran kritis untuk merebut kendali atas kehidupan rakyat Papua sendiri.

Kasumasa…
Waaa…Waaa…Waaa…

Denpasar – Jakarta, Desember 2020

Daftar Pustaka

- Adam MC, Kneeshaw D, dan Beckley TM. 2011. "Forestry and road development: direct and indirect impacts from an aboriginal prspective", *Ecology and Society*, Vol. 17, No. 1.
- Broek, Theo van den. 1996 "Menempatkan diri dalam perubahan" Makalah diskusi (versi kedua): Timika-Freeport: kedudukan persoalannya. Jayapura, 04 Februari 1996.
- Card, Claudia. 2003. "Genocida and Social Death", *Hypatia* 18 Vol.1 (2003): 63-79.
- Dove, Michael. 1985. *Peranan Kebudayaan Tradisional Indonesia dalam Modernisasi*. Jakarta: Penerbit Obor.
- Giay, Benny, 2000. *Menuju Papua Baru: Beberapa Pokok Pikiran sekitar Emansipasi Orang Papua.* Jayapura: Deiyai/Els-ham Papua.

- Giay, Ligia Judith. 2016. "Memikirkan Kematian Sosial: Sebuah Catatan dari Obano" Indoprogress, December 8, 2016. https://indoprogress.com/2016/12/memikirkan-kematian-sosial-sebuah-catatan-dari-obano-paniai/
- Handl, Melisa dan Susan Spronk. 2015. "With Strings Attached." *Jacobin*, November 24. https://jacobinmag.com/2015/11/conditional-cash-transfers-cct-latin-america-pink-tide-kirchner-bolsa-familia-lula-poverty
- Kusumaryati, Veronika. 2020. "Perubahan Sosial di Pedesaan di Tanah Papua" Indoprogress, Februari 11, 2020. https://indoprogress.com/2020/02/perubahan-sosial-di-pedesaan-di-tanah-papua/
- Laksono, P.M. 2002. "Tanpa Tanah, Budaya Nir-Papan, Antropologi Antah Berantah" dalam Lounela, Anu dan R. Yando Zakaria (editor). *Berebut Tanah: Beberapa Kajian Berperspektif Kampus dan Kampung,* Yogyakarta: Insist, Jurnal Antropologi Indonesia dan Karsa.
- Menezes DC dan Ruwanpura KN. 2017. "Road and development= environment and energy?", *Progress in Development Studies,* Vol. 18, No. 1, pp. 52-65
- Patterson, Orlando. 1982. *Slavery and Social Death: A Comparative Study.* Cambrige MA and London: Harvard University Press.
- Ploeg, Anton. 2002. "De Papoea: What's in a name?", *The Asia Pacific Journal of Anthropology 3* (2002): 75-101.
- Porath N. 2002. "A river, a road, an indigenous people and an entangled landscape in Riau, Indonesia" in Bijdragen tot de Taal-, Land en Volkenkunde, *On the road: The social impact of new roads in Southeast Asia,* Vol. 158, No. 4, pp. 769-779.
- Rahman, Noer Fauzi. 2015. "Memahami Reorganisasi Ruang melalui Perspektif Politik Agraria" dalam *Bhumi, Jurnal Agraria dan Pertanahan* Vol. 1, No. 1 (2015)
- Suryawan, I Ngurah. 2020. *Siasat Elit Mencuri Kuasa: Dinamika Pemekaran Daerah di Papua Barat.* Yogayakarta: Penerbit Basabasi.

- Susanto, SJ Budi (ed). 2003. *Politik dan postkolonialitas di Indonesia, Seri siasat kebudayaan.* Yogyakarta: Penerbit Kanisius
- Susanto, S.J Budi dan A. Made Tony Supriatma. 1998. "Paradoks Demokrasi" dalam *Kekayaan, Agama, dan Kekuasaan: Identitas dan Konflik di Indonesia (Timur) Modern*. Yogyakarta: Lembaga Studi Realino dan Penerbit Kanisius.
- Taussig, Michael T. 1980. *The Devil and Commodity Fetishism in South America*. Chapel Hill: The Unicversity of North Carolina Press.
- The Asia Foundation dan LIPI. 2019. "Jalan untuk Komunitas: Membangun Infrastruktur Konektivitas Jalan untuk Penghidupan Orang Asli Papua dan Lingkungan Hidup". Jakarta, Maret 2019.

Daftar isi

Pengantar v

Kata Pengantar ix

Catatan Editor
Berhala-Berhala Infrastruktur xv

I. Muasal Bara Konflik dan Kerusakan Lingkungan di Kampung Tobati-Enggros dan Nafri: Penelitian Awal Dampak Pembangunan Ring road dan Jembatan Youtefa di Kota Jayapura
Oleh Yason Ngelia dan Yuliana Lantipo 1

Orang-Orang Enggros-Tobati 3

Kampung Enggros-Tobati Dulu dan Kini 4

Proyek Infrastruktur, Masalah Ganti Rugi, dan Sengketa Orang-Orang Enggros-Tobati dan Nafiri 7

Kerusakan Lingkungan Hidup di Teluk Youtefa 14

Kesimpulan 18

Daftar Pustaka 19

II. Desing Pesawat di Tengah Konflik Adat:
Studi Atas Pembangunan Bandara
Stevanus Rumbewas, Kampung Kamanap,
Kabupaten Kepulauan Yapen, Provinsi Papua
Oleh Pilipus Robaha 23

Stevanus Rumbewas, Tanah Orang Busami,
dan Kisah Awal Pembangunan Bandara 24

Sentimen Orang Asli-Pendatang
dan Janji Kompensasi 27

A. Status Kepemilikan Tanah dan
Sentimen Orang Asli-Pendatang 27

B. Janji Kompensasi dan "Uang Susu"
yang Belum Terpenuhi 32

Dampak Lingkungan dan Ekonomi 35

Kesimpulan 38

Daftar Pustaka 38

III. Janji Manfaat Di Balik Pengabaian Hak
Masyarakat Adat Abun
Oleh Yohanis Mambrasar 41

Latar Belakang 41

Pembangunan Tanpa Kesepakatan 43

A. Orang-orang Bikar dan Abun di Kampung Werur 43
B. Penggusuran lahan tanpa sosialisasi dan kesepakatan 47
Tuntutan Ganti Rugi dan Protes Warga 51
A. Tuntutan Ganti Rugi 51
B. Protes Warga 55
Janji Kosong Akses Transportasi 56
Penutup 59
Daftar Pustaka 60
IV. Harapan Kesejahteraan, Tuntutan, dan Kecemasan Orang-Orang Mbaham-Matta: Laporan Dampak Pembangunan Jalan TransBomberai di Kabupaten Fak-Fak *Oleh* Waldine Praxedes Meak 63
Pendahuluan 63
Jalan Transbomberai dan Kehidupan Orang Mbaham Matta 64
Harapan Kesejahteraan, Tuntutan, dan Ancaman 67
A. Harapan Kesejahteraan 67

B. Tuntutan dan Kecemasan 73
Penutup 77
Daftar Pustaka 77

V. Menukar Tanah Keramat dengan Piala Dunia: Studi Kasus Pembangunan Menara Palapa Ring Timur di Distrik Kurulu dan Distrik Itlay Hisage, Kabupaten Jayawijaya
Oleh Benny Mawel 79
Palapa Ring dan Ruang Hidup Orang-Orang Dawi-Mawel 82
Uang, Klaim Hak Atas Tanah, dan Izin yang Sepihak 84
Beberapa Masalah di sekitar Pembangunan Menara 89
Penutup 93
Daftar Pustaka 95

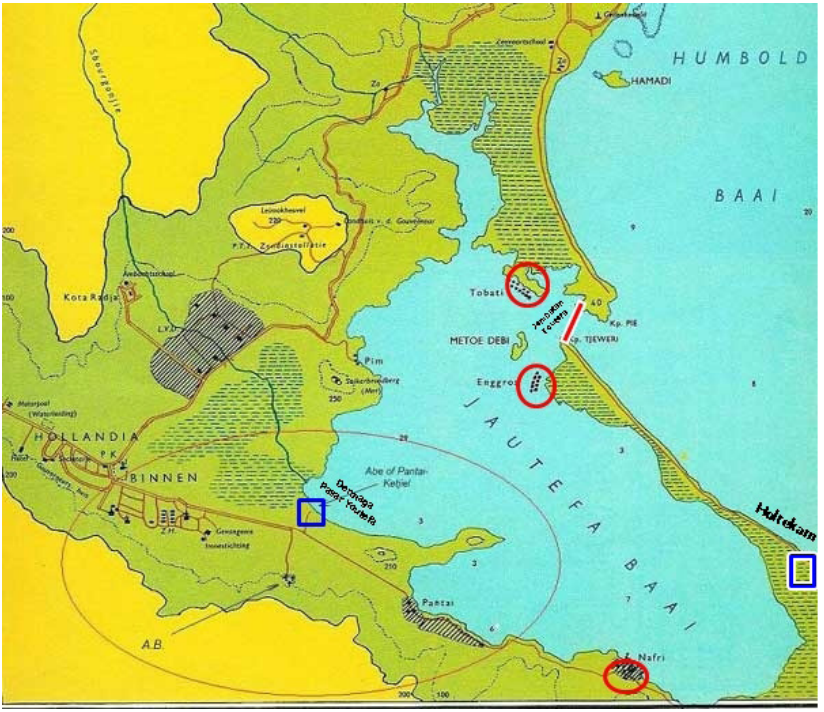
Profil Penulis 97

I

Muasal Bara Konflik dan Kerusakan Lingkungan di Kampung Tobati-Enggros dan Nafri: Penelitian Awal Dampak Pembangunan Ring Road dan Jembatan Youtefa di Kota Jayapura

Oleh Yason Ngelia dan Yuliana Lantipo

Gambar 1: Peta Wilayah Pembangunan *Ringroad* dan Jembatan Youtefa



RABU 18 Desember 2019. Waktu menunjukkan pukul 13.00. Kami menunggu perahu penumpang di Pelabuhan Youtefa Jayapura, berharap akan ada perahu yang mengantarkan kami menuju kampung Enggros Kota Jayapura yang berjarak 10 menit perjalanan menggunakan *speed boat*. Tiga puluh menit berlalu. Tidak nampak aktivitas *motoris*[1] di dermaga, padahal jumlah orang di sekitar dermaga mencapai puluhan—mereka adalah pedagang pinang, perempuan ibu dan anak, dan pengunjung yang datang sekadar menikmati sejuknya dermaga pelabuhan Youtefa.

Setelah menunggu begitu lama, seorang warga kampung bernama Abas mengatakan tidak ada *speed boat* yang ke Kampung Enggros hingga sore, sebab seorang warga bermarga Meraudje[2] telah meninggal dan pemakaman tepat di belakang dermaga ini. Biasanya, setelah upacara pemakaman barulah motoris akan mengantar warga ke kampung kembali. Setelah mendengar itu, tim memutuskan untuk menggunakan sepeda motor menuju Pantai Ciberi, melewati jalan *ring road* dan Jembatan Youtefa, dengan jarak tempuh 15 menit.

Tidak lama setelah memarkir motor di Pantai Ciberi, kami langsung menumpang perahu yang baru saja bersandar di pantai. Perahu itu bukan untuk mengangkut penumpang, namun setelah diizinkan kami turut ikut ke Kampung Engros tanpa membayar. Biasanya tarif perahu dari Pantai Ciberi ke Kampung Enggros Rp5.000 per sekali jalan, sementara tarif penumpang dari dermaga Pasar Youtefa ke tempat yang sama relatif lebih tinggi mencapai Rp10.000. Ini karena jarak dari Pasar Ciberi ke Kampung Engros sangat dekat, tak sampai 3 menit menggunakan *speed boat.*

Kami beruntung. Ketika kami tiba di Kampung Enggros, panas terik matahari diredam oleh angin yang berhembus menuju Pelabuhan. Turun dari kapal, kami menuju ke rumah seorang perempuan berusia 60 tahun anggota Injros Tatj Merry (Ikatan Perempuan Enggros)—

1 Motoris istilah yang digunakan warga lokal untuk menyebut juru mudi perahu.

2 Meraudje adalah salah satu marga asli dari Kampung Enggros.

organisasi yang melibatkan baik perempuan dan anak-anak perempuan dari berbagai suku dan marga di Kampung Enggros. *Mama*, demikian perempuan itu meminta kami memanggilnya, sehari-hari melalui Injros Tatj Merry aktif dalam kegiatan pelestarian budaya dan adat istiadat melalui nyanyian dan tarian. Mereka sering mengadakan acara kumpul bersama untuk merekatkan hubungan kekerabatan antara satu dan yang lain. Kedatangan kami ke Kampung Enggros adalah untuk mendengar cerita Mama soal perubahan kehidupan orang-orang Enggros-Tobati dari waktu ke waktu, terutama pasca pembangunan Jembatan Youtefa yang berlokasi di wilayah adat mereka.

Orang-Orang Enggros-Tobati

Enggros-Tobati[3] adalah nama dari kelompok masyarakat adat yang mendiami sebagian wilayah Teluk Youtefa. Nama Enggros-Tobati juga sekaligus merujuk pada nama dua nama kampung yang letaknya bersisian, yakni Kampung Enggros dan Kampung Tobati. Kedua kampung ini merupakan bagian dari 10 kampung yang berada di sepanjang kawasan Teluk Youtefa. Kampung-kampung ini mayoritas didiami oleh 10 kelompok etnis yang merupakan penduduk asli Jayapura.

Tetangga terdekat dua kampung ini adalah Kampung Nafri. Ketiganya memiliki hubungan kekerabatan yang terbentuk melalui perkawinan antar marga selama beberapa generasi. Meskipun demikian, di antara ketiganya, Kampung Tobati dan Kampung Enggros memiliki hubungan kekerabatan paling dekat.

Oleh orang-orang di Kampung Enggros, Kampung Tobati dianggap sebagai kampung kampung induk. Sejarah tutur yang beredar di kalangan orang-orang Kampung Enggros mengatakan bahwa cerita dan sejarah Kampung Enggros terkait erat dengan cerita dan sejarah Kampung Tobati—pendeknya, Kampung Tobati adalah pendahulu

3 Keterangan soal orang-orang Enggros-Tobati disarikan dari Ohoiwutun (2015).

Kampung Enggros. Kata "enggros" sendiri berakar dari bahasa lokal "injros" yang berarti "kedua".

Secara budaya maupun adat, kedua kampung juga seperti tidak terpisahkan satu sama lain. Dalam bahasa keseharian misalnya, orang-orang di Kampung Tobati menyebut "bapak" dengan kata "ai" dan "mama" dengan kata "anyi". Penyebutan ini mirip, terutama dalam pelafalan, dengan kosa kata orang Enggros untuk menyebut "bapak", yakni "ace", dan "mama", yakni "ame". Banyak kata lain malah dipakai secara sama persis dalam bahasa kedua bahasa lokal mereka, misalnya untuk penyebutan kakek dan nenek, orang-orang di kedua kampung ini sama-sama menyebutnya dengan "abo tan" dan "abo monj". Tak heran, dalam pengucapan sehari-hari, orang-orang di wilayah Teluk Youtefa dan sekitarnya menyebut orang-orang di kampung ini secara identik dengan menggabungkan dua identitas kampung: orang Enggros-Tobati.

Faktanya, memang, pembelahan wilayah dua kampung ini secara administratif yang diberlakukan pemerintahan tidak pernah benar-benar memisahkan dua kampung ini. Keberadaan kepala kampung yang mewakili pemerintah hanya berfungsi untuk urusan-urusan administrasi kependudukan belaka. Batas administratif yang membelah kedua kampung tersebut sama sekali tidak mempengaruhi wilayah kelola adat masing-masing klan (suku/marga) yang batas-batasnya diawasi oleh *ondoafi*, pemimpin adat tertinggi di masing-masing *keret,* atau marga.

Kampung Enggros-Tobati Dulu dan Kini

Mama sedang beristirahat ketika kami datang di rumahnya. Sembari menunggu, kami mengamati aktivitas warga yang mulai ramai dengan anak-anak, baik mereka yang di kampung maupun anak-anak dari luar kampung yang datang menggunakan *speed boat*. Sore itu, menurut keterangan seorang anak akan ada ibadah natal yang dilakukan oleh Persekutuan Anak dan Remaja (PAR) Jemaat GKI Abara Enggros.

Tiga puluh menit kami menunggu hingga Mama bangun dari istirahat siang. Setelah bangun, Mama datang menemui kami. Mula-

mula Mama bercerita tentang moda transportasi yang dipakai oleh orang-orang Tobati-Enggros dulu. Sebelum adanya jembatan dan *ojek laut*[4], kata Mama, orang-orang Tobati-Enggros menggunakan perahu dayung untuk berinteraksi ke kampung atau pulau lain, begitu sebaliknya.

Perempuan-perempuan Tobati-Enggros, termasuk Mama, adalah nelayan. Selain mencari ikan di laut, mereka mencari *bia*, sejenis kerang laut, di hutan mangrove. Umumnya mereka menjualnya sendiri hasil laut ke Pasar Youtefa. Untuk mencapai pasar, mereka harus mendayung dari kampung menuju ke Pantai Fim, setelah itu, mereka harus memanjat kaki gunung hingga tiba di atas, dan akhirnya menumpang angkutan umum ke Pasar Youtefa. Pantai Fim sendiri terletak persis di bawah kaki gunung Pos Polisi Lalu Lintas (Polantas) Skyline Kota Jayapura yang terjal.

Sebagian orang-orang Tobati-Enggros juga berdagang untuk memenuhi hidupnya—umumnya mereka berjualan sayur. Mereka tidak menanam sendiri sayur tersebut, melainkan berlangganan membeli hasil panen kebun sayur milik orang-orang Holtekamp.[5] Untuk sampai ke Holtekamp orang-orang Tobati-Enggros harus berjalan kaki sejauh 25 km pulang-pergi di sepanjang Teluk Youtafa. Mereka akan menjual sayur tersebut keesokan harinya ke Pasar Hamadi. Aktivitas ekonomi ini mereka lakukan tiga kali dalam seminggu. Selain ikan dan sayur, kerang juga merupakan salah satu komoditas yang dijual oleh orang-orang Tobati-Enggros. Untuk komoditas ini, para perempuan Tobati-Enggros mengusahakan sendiri dengan mencarinya di hutan mangrove milik mereka.

Hutan mangrove memang memiliki posisi khusus dalam hukum adat Tobati-Enggros. Elisabeth (Elisabeth, 22 Desember 2019) dalam liputannya menjelaskan bahwa hutan ini memiliki nama khusus yang merujuk pada kepemilikan kaum perempuan. Tidak hanya itu, hukum

4 Ojek laut merujuk pada transportasi laut, seperti perahu di Jayapura.

5 Holtekam adalah satu kawasan daratan besar yang berada di sebelah timur Pulau Enggros dan Tobati.

adat Tobati-Enggros mengatur penggunaan mangrove sepenuhnya berada di tangan kaum perempuan. Kaum lelaki hanya boleh memasuki wilayah ini ketika tidak dipakai sebagai tempat aktivitas kaum perempuan. Karena posisinya tersebut, hutan mangrove secara sosial penting, baik sebagai ruang berbagi yang "aman" dan, yang lebih penting, sebagai sumber ekonomi bagi perempuan. Sayangnya, menurut Mama, aktivitas mencari bia kini hanya dilakukan oleh segelintir perempuan Tobati-Enggros. Mereka hanya mencari bia ketika ada permintaan dari pembeli saja. Jika tidak ada, maka mereka paling lama sebulan sekali masuk mangrove untuk mencari bahan makan berprotein tinggi itu.

Tidak hanya aktivitas mencari bia, aktivitas ekonomi lain seperti mencari ikan dan berjualan sayur memang nyaris ditinggalkan sama sekali oleh orang-orang Tobati-Enggros. Orang-orang Tobati-Enggros hari ini tidak lagi tergantung pada makanan lokal dari hasil berburu, menangkap ikan laut dan bia di mangrove sejak pangan tersedia lebih cepat dan mudah pasar tradisional dan kios-kios.[6]

Ini terjadi tak lain sejak orang-orang Tobati-Enggros menemukan sumber pendapatan lain. Orang-orang Tobati-Enggros kini lebih banyak menggantungkan hidupnya pada wisata pantai di sepanjang pesisir pantai dari Ciberi hingga Holtekam. Perubahan mata pencaharian orang-orang Tobati-Enggros ini sesungguhnya bukan hal yang baru. Sudah sejak lama pesisir Pantai Ciberi hingga Holtekam menjadi tempat wisata warga Jayapura dan sekitarnya.

Meskipun demikian, ada satu perubahan signifikan terjadi dalam beberapa waktu belakangan, tepatnya setelah Jembatan Youtefa usai dibangun dan diresmikan pada 28 Oktober 2020. Menurut Mama, banyak dari orang Tobati-Enggros kini mampu mendapatkan uang dari Rp 600

6 Kondisi ini berbeda dengan data riset yang dikeluarkan oleh Yayasan Pengembangan Masyarakat Desa (1990) yang mendeskripsikan mata pencarian pokok Warga Tobati Enggros adalah menokok sagu, berkebun, menangkap ikan, berdagang/berjualan. Menokok sagu bahkan memilki presentasi paling tinggi dari mata pencarian lainnya yaitu 20%. Sedangkan mencari ikan laut kebanyak dilakukan oleh kaum lelaki sedangkan siput (*bia*) adalah perempuan, 55%. Berkebun dengan 10%, berdagang 15%.

ribu – Rp1 juta.[7] Keuntungan yang besar itulah yang kemudian menarik perhatian semua warga pemilik ulayat sepanjang pesisir pantai dari Ciberi hingga Holtekam. Ketertarikan yang membawa perubahan drastis di wilayah tersebut sejak masing-masing marga mulai mematok batas-batas pantai dan mulai membangun kebutuhan wisatawan seperti tempat duduk, toilet, dan sebagainya. Upaya ini dilakukan oleh masyarakat atas inisiatif sendiri lantaran Pemerintah Kota (Pemkot) Jayapura yang sampai hari ini hanya memperhatikan pembangunan kawasan Pantai Ciberi.

Proyek Infrastruktur, Masalah Ganti Rugi, dan Sengketa Orang-Orang Enggros-Tobati dan Nafiri

Jembatan Youtefa dan Ringroad Jayapura merupakan bagian dari apa yang sering disebut oleh media arus utama sebagai "perhatian" Presiden Jokowi untuk Papua. Infrastruktur memang menjadi salah satu program utama presiden ketujuh Indonesia tersebut dan pembangunan infrastruktur Papua nyaris selalu muncul dalam pidato resminya tentang perkembangan pemerataan pembangunan.

Panjang Jembatan Youtefa sendiri mencapai 1.328 meter—menyatukan pesisir Pantai Hamadi dan Pantai Holtekam. Jembatan yang memiliki dua jalur dengan lebar 50 meter tersebut dibangun oleh pemerintah Provinsi Papua sejak 2017 lalu dengan dukungan dana dari pemerintah pusat.[8] Tujuan dari pembangunan jembatan tersebut direncanakan untuk mengefektifkan perjalanan dari Skouw menuju

---

7 Dengan rincian penyewaan satu para-para seharga Rp100 ribu. Jubi(Ramah, 18 November 2019) dalam salah satu liputannya mengisahkan hal yang sama dengan apa yang dituturkan oleh Mama. Dalam liputan tersebut, malahan disebutkan jika dua narasumber utama merasa senang dengan dibukanya akses jalan melalui Jembata Youtefa yang berdampak pada pendapatan hariannya.

8 Menurut data yang dirangkum Detik (Hamdani, 28 Oktober 2019) dari kementrian PUPR, sumber keuangan jembatan tersebut adalah Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) yang diterbitkan pemerintah dan juga dari APBD Provinsi Papua. Rinciannya sebagai berikut: pekerjaan jembatan bentang utama sepanjang 433 meter bernilai Rp946 miliar dan akses sisi Holtekam sepanjang 7.410 meter sebesar Rp200 miliar. APBD Papua mendapat porsi pembangunan jembatan bentang pendekat

Kota Jayapura. Sebelum ada Jembatan Youtefa, perjalanan dari Kampung Skouw, perbatasan Papua-Papua Nugini, di Distrik Muara Tami ke pusat Kota Jayapura memakan waktu hingga 2 jam 30 menit. Kini, jarak keduanya dapat dicapai hanya dalam sekitar 60 menit. Selain itu, jembatan ini adalah bagian dari satu program pembangunan jalan lingkar Kota Jayapura: *ring road*. Ia menghubungkan beberapa pusat ekonomi masyarakat Kota Jayapura dengan masyarakat di wilayah paling ujung di perbatasan Papua Nugini, Koya, Hamadi dan dermaga Kota Jayapura.

Pemilik proyek ini adalah Provinsi Papua melalui Dinas Pekerjaan Umum & Penataan Ruang. Sedang untuk kontraktor pelaksanaan PT PP Persero (Tbk) dengan konsultan perencanaan PT Portal Engennering Perkasa dan PT Maratama Cipta Mandiri dan konsultan pengawas adalah PT Genta Genta Pertiwi. Dikerjakan selama 174 hari kerja. Proyek ini menjadi salah satu proyek terbesar skala nasional karena menghabiskan biaya Rp 1,6 triliun.



Gambar 2: Papan Proyek Jembatan Yotefa (Dokumentasi Pribadi tanggal *21 Agustus 2019*)

sepanjang 210 meter bernilai Rp400 miliar. Sementara APBD Kota Jayapura digunakan untuk pembangunan jembatan akses sisi Hamadi sepanjang 400 meter dengan nilai Rp35 miliar.

Pada 28 Oktober 2019, seminggu setelah pelantikannya sebagai presiden untuk periode kedua, Presiden Joko Widodo meresmikan Jembatan Youtefa itu. Dalam sambutannya, Presiden Jokowi mengklaim bahwa jembatan tersebut dibangun atas kepentingan masyarakat, untuk menunjang aksesibilitas masyarakat baik di wilayah perbatasan hingga pusat kota. Joko Widodo juga menyinggung bahwa pembangunan jembatan ini dilakukan agar terjadi pemerataan jumlah penduduk Kota Jayapura dari wilayah pusat kota yang padat penduduk ke wilayah-wilayah yang minim jumlah penduduk, namun memiliki daerah lebih luas—dari Distrik Abepura, Distrik Jayapura Selatan dan Jayapura Utara ke Distrik Muara Tami.

Satu yang luput disinggung oleh Presiden Jokowi dalam pidatonya tersebut, yakni manfaat jembatan tersebut bagi masyarakat asli di sekitar Teluk Youtefa; orang-orang Tobati-Enggros.

19 Desember 2019. Kami mendapat informasi bahwa hari itu masyarakat adat Tobati-Enggros akan akan menggelar ritual adat dan ucapan syukur atas pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa. Ritual tersebut juga digelar untuk menandai pembukaan dua proyek tersebut secara adat. Kabar yang beredar, ritual adat-istiadat Tobati-Enggros harus dilakukan petugas adat bersama *ondoafi*, kepala adat, dan kepala-kepala suku marga pada subuh hari sebelum matahari bersinar. Maka, sejak pukul 04.30 pagi kami sudah berada di jembatan.

Berlokasi di tanah lapang, tak jauh dari Jembatan Youtefa, sudah tampak berdiri tenda biru dihiasi umbul-umbul merah-putih, namun belum ada seorang pun di sana. Pada sisi jalan, sudah terpasang janur kelapa, khas masyarakat lokal pada setiap kegiatan adat. Lokasi itu milik salah satu keluarga dari Marga Hassor.

Tenda dan kursi terlihat mulai tersusun namun belum rapi. Setelah menunggu, sekitar pukul 07.30 pagi baru bermunculan beberapa orang warga yang memasuki lokasi tenda tersebut. Mereka menyusun kursi dan memperbaiki beberapa hiasan dari dedaunan (daun kelapa dan beberapa bunga) yang terjatuh karena angin semalam.

Pembukaan upacara itu mundur jauh dari jam yang biasanya dilakukan saat upacara adat, berbeda dengan informasi awal yang

kami terima dari Ondoafi Tobati. Menurut petugas adat Yairus Haay, keterlambatan ini dilakukan karena bersamaan dengan kegiatan syukuran bersama Wali Kota Jayapura Benhur Tomi Mano dan jajarannya (wawancara tanggal 19 December 2019). Padahal, menurutnya, upacara dan bacaan ritual itu seperti ini biasa dilakukan sebelum sinar matahari terbit.

Pukul 09.00 terlihat Musyawarah Pimpinan Daerah (Puspida) Kota Jayapura telah hadir, seperti Walikota Jayapura, Kapolres Kota Jayapura, tokoh agama, tokoh adat, dan warga Enggros Tobati. Hadir pula beberapa tokoh adat yang hadir baik ondoafi dan kepala suku.[9] Keseluruhan tamu hadirin mencapai hingga seratusan orang.

Upacara adat diawali dengan pemberkatan adat *ring road* dan di Jembatan Youtefa yang dilakukan di beberapa titik yang telah ditandai dedaunan kelapa. Ondoafi Tobati, Jhon Ireeuw, mengatakan bahwa upacara adat di beberapa titik bertujuan untuk melepaskan wilayah adat tersebut dari leluhur atau melalui turunannya sehingga wilayah yang oleh orang-orang Enggros-Tobati disebut *safekey* itu sah dilepaskan dan diserahkan kepada pemerintah dan didaftarkan kepada Badan Pertanahan Nasional (BPN).

Setelah melakukan pemberkatan adat di titik yang telah ditentukan di Jembatan *ring road*, dipimpin oleh Yairus Haay, para petugas adat menuju tepat di tengah Jembatan Youtefa. Yairus memimpin pembacaan doa menggunakan bahasa daerah. Upacara adat tersebut cukup khidmad, walaupun lalu lintas kendaraan dari Kota Jayapura menuju Koya dan daerah perbatasan cukup ramai. Setelah upacara tersebut usai, masyarakat dan muspida kembali ke tempat yang disiapkan untuk mendengar sambutan-sambutan sebagai prosesi acara terakhir.

Dalam sambutan penutupannya, Benhur Tomi Mano, Walikota Jayapura, menyatakan apresiasi kepada masyarakat adat Tobati-

9 Mereka antara lain Ondoafi besar Tobati Enggros, Ondoafi Tobati Laut. Kepala suku yang hadir antara lain Kepala Suku Itaar dari Tobati, Kepala Suku Itaar dari Enggros, Kepala Suku Meraudje, Kepala Suku Habupuk, Kepala Suku Mano, Kepala Suku Hamadi, Kepala Suku Hasor, Kepala Suku Drunyi, dan Kepala Suku Dawir.

Enggros, kepada para ondoafi dan kepala suku yang telah bersama-sama dengannya memperjuangkan kehadiran jembatan hingga ke Jakarta. Ia juga berterima kasih karena telah para ondoafi dan masyarakat telah mendukung Pemerintah Kota memperjuangkan nama jembatan ini sesuai nama yang direkomendasikan masyarakat yaitu Jembatan Youtefa.[10] Dalam kesempatan yang sama Walikota Jayapura itu berjanji akan memperhatikan dan menyelesaikan hak-hak masyarakat adat pemilik tanah dengan baik jika mendapatkan komplain dari masyarakat, ungkapnya.

Tidak diketahui maksud Tomi Mano apakah ini adalah pembayaran atas seluruh kawasan pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa yang dikeluhkan masyarakat atau bukan. Yang pasti, masyarakat merasa janji-janji Wali Kota belum benar-benar dilaksanakan. Pemerintah kota belum melakukan pembayaran ganti rugi tanah yang dipakai untuk Jembatan Youtefa.

Aksi protes oleh masyarakat bahkan dilakukan sehari sebelum peresmian Jembatan Youtefa oleh Jokowi pada 28 Oktober 2019. Mereka melakukan pemalangan lokasi menuju Jembatan Youtefa sebelum kemudian dibubarkan oleh anggota militer yang bertugas mengamankan wilayah. Menyusul protes tersebut, Walikota Jayapura menghimbau masyarakat tidak melakukan pemalangan sembari berjanji bahwa setelah peresmian jemsbatan akan dilakukan pembayaran kepada pemilik ulayat, yakni warga Kampung Enggros dan Tobati.

Pemalangan warga pada 27 Oktober 2019 sesungguhnya tidak hanya berpangkal pada soal pembayaran ganti rugi saja. Lebih dari itu, warga menuntut pemerintah Kota Jayapura untuk mengadakan upacara adat

10 Mulanya, nama yang disiapkan untuk jembatan ini adalah Jembatan Merah Hamadi Holtekam di Teluk Youtefa, kemudian muncul usulan nama lain, yakni Jembatan Papua Bangkit di Youtefa. Sempat pula ada usulan untuk menambahkan nama *Nobadich* di belakang nama kedua, sebelum kemudian muncul usulan nama keempat, yakni Jembatan Merah Putih di Youtefa. Meskipun demikian, setelah melewati diskusi bahkan perdebatan dengan pemerintah provinsi, pada akhirnya, nama Jembatan Youtefa dipilih berdasarkan usulan warga asli Port Numbay itu sendiri.

tepat pada hari peresmian jembatan oleh presiden. Orang-orang Tobati-Enggros meyakini bahwa pembayaran tanah dan upacara adat ini harus segera dilakukan agar tidak ada korban jiwa atau kecelakaan-kecelakaan yang merenggut nyawa.

Keyakinan ini muncul salah satunya karena seringnya terjadi kecelakaan di sekitar ring road maupun jembatan. Menurut orang-orang Enggros, kecelakaan-kecelakaan itu tak lain disebabkan oleh marahnya *roh leluhur* yang kecewa dengan tidak adanya pelepasan tanah secara sah. Dua hari setelah peresmian jembatan oleh Presiden Joko Widodo misalnya, seorang pemuda tewas terjatuh dari atas jembatan (Siagian, 02 November 2019). Selang lebih dari sebulan, pada 9 Desember, seorang wanita paruh baya ditemukan tewas terjatuh di bawah jembatan (Redaksi, 09 Desember 2019).

Desakan warga untuk mengakhiri serangkaian kecelakaan tersebutlah yang kemudian membuat dilakukannya upacara adat pada 19 Desember 2019. Upacara ini nampaknya tidak menghentikan jumlah kecelakaan yang terjadi di sekitar ring road dan jembatan karena kasus-kasus kecelakaan warga Kota Jayapura di sekitar *ring road* dan jembatan tercatat terus terjadi bahkan hingga tahun 2020 (Syaiful, 14 Oktober2019; Rumagit 21 Januari 2020). Dalam pandangan orang-orang Tobati-Enggros, semua kejadian buruk ini tak lain pemerintah belum sepenuhnya memenuhi janjinya pada orang-orang Tobati-Enggros: mereka belum menerima pembayaran ganti rugi tanah adat.

Selain masalah ganti rugi yang memantik protes warga ke pemerintah, pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa ini juga menyulut konflik antar penduduk asli, yakni antara orang-orang Tobati-Enggros dan orang-orang dari Marga Sibri di Kampung Nafiri. Konflik ini berawal dari saling klaim wilayah adat yang menjadi tempat pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa. Orang-orang Sibri menganggap batas tanah adat orang-orang Tobati-Enggros hanya berakhir di Hamadi, sementara seluruh pesisir Teluk Youtefa dari Ciberi hingga Kali Buaya di Holtekam adalah milik Marga Sibri. Mereka mengatakan bahwa kedua kampung tersebut (Tobati-Enggros) adalah kampung terapung sehingga mereka tidak memiliki wilayah adat di sana. Bahwa kemudian

orang-orang Tobati-Enggros diizinkan berkebun dan mencari nafkah di kawasan tersebut karena secara secara turun temurun leluhur Marga Sibri mengizinkan aktiviyas tersebut.

Tidak mau kalah, orang-orang Tobati-Enggros membantah semua tuduhan orang- orang Nafri. Menurut orang-orang Tobati-Enggros, klaim orang-orang Nafiri tidak benar karena mereka ini telah sejak dahulu menjadikan kawasan Teluk Youtefa, dari Ciberi hingga Kali Buaya (Wilayah Holtekam) sebagai dusun mereka; sebagai tempat berkebun dan mencari makan. Sehingga, setiap kawasan tersebut telah dibagi oleh masyarakat Tobati-Enggros kepada setiap marga yang berada di kampung tanpa terkecuali.

Adanya saling klaim tersebut membuat Lembaga Musyawarah Adat (LMA) Port Numbay, lembaga adat yang menaungi 11 kampung di Kota Jayapura, berupaya memfasilitasi kedua belah pihak. Namun upaya-upaya LMA tersebut tidak pernah menemukan jalan penyelesaian. Malahan, upaya ini menyebabkan miskomunikasi di antara masyarakat, khususnya masyarakat Tobati-Enggros. Mereka mencurigai Ketua LMA Port Numbay, George Awi.

Menurut penuturan George Awi, kecurigaan tersebut muncul karena dirinya berasal dari Kampung Nafri. Dengan latar belakang tersebut, orang-orang Tobati-Enggros mengkhawatirkan dirinya akan berlaku tidak adil dengan mendukung orang-orang Sibri. Ini yang kemudian membuat proses mediasi gagal dilakukan oleh LMA Port Numbay. Setelah mengalami kegagalan, LMA menawarkan agar pertemuan difasilitasi oleh pemerintah kota dan pihak kepolisian dan TNI. George Awi mengingat itu terjadi pada 2016. Namun proses ini juga gagal menyelesaikan sengketa antara warga (Wawancara dengan George Awi tanggal 14 Maret 2020).

Sengketa ini kemudian dilanjutkan ke Pengadilan Tinggi Kota Jayapura. Orang-orang Tobati-Enggros membentuk Tim Tujuh yang diketuai oleh Pendeta Willem Itaar untuk menggugat klaim orang-orang Sibri. Sayangnya, putusan pengadilan kelas I A Kota Jayapura memenangkan orang-orang Sibri. Meskipun demikian, orang-orang Tobati Enggros melakukan banding terhadap keputusan tersebut

(Priyadi, 26 Februari 2019), karena bagaimanapun keputusan pengadilan tersebut telah membuat orang-orang Tobati-Enggros kehilangan hak atas tanah adat mereka.[11]

Meski telah diputus kalah oleh pengadilan, klaim kepemilikan dari orang-orang Tobati-Enggros atas kepemilikan tanah di wilayah Teluk Youtefa bukannya tanpa bukti historis yang kuat. Hanggua Rudi Mebri (2010) menyebutkan bahwa orang-orang Tobati-Enggros sudah menempati Kampung Enggros dan Kampung Tobati selama empat generasi.

Penelitian Yayasan Pengembangan Masyarakat Desa (Yayasan Pengembangan Masyarakat Desa 1990) juga menerangkan soal aktivitas menokok sagu yang dilakukan oleh orang-orang Tobati-Enggros. Menurut penelitian tersebut, orang Injros (Enggros) menokok sagu di daerah sekitar Pantai Holtekam di antara wilayah Abepura dan Kota Raja, sedangkan orang Tobatji (Tobati) menguasai sebagian besar daerah Kota Raja sampai ke Entrop sebagai hak ulayatnya. Pembagian wilayah ini demikian ketat karena penyerobotan wilayah ulayah akan memicu konflik, bahkan hingga konflik fisik.

Kerusakan Lingkungan Hidup di Teluk Youtefa

Selain menyulut bara konflik antara orang-orang Tobati-Enggros dan Sibri, pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa secara drastis telah mengubah bentang ekologis di wilayah sekitar Teluk Youtefa. Perubahan paling kentara bisa dilihat dari beberapa titik hutan mangrove yang hilang pasca pembanguan dua proyek infrastruktur tersebut, terutama sepanjang 36 km dari Hamadi Distrik Jayapura Selatan atau tepatnya dari Jembatan Youtefa hingga Holtekam Koya, Distrik Muara Tami.

11 Alasan banding yang dilakukan oleh orang-orang Enggros-Tobati disampaikan oleh Pendeta Willem Itaar dalam audiensi antara Tim Tujuh bersama Muspida Kota Jayapura pada 25 Februari 2020. Dalam kesempatan yang sama Pendeta Wilem juga menyebutkan bahwa ketakutan akan kehilangan tanah merupakan motif terkuat dari pemalangan akses ke Jembatan Youtefa pada akhir tahun 2019.

Pada bagian kanan jalan reboisasi baru selesai dilakukan di atas lahan mangrove seluas 5 hektare.[12]

Lahan reboisasi tersebut dulunya adalah hutan mangrove yang ditebang menunjukkan bagaimana pembangunan jembatan dan *ring road* berlangsung tidak seperti yang sudah direncanakan. Lahan yang kemudian direboisasi oleh masyarakat dengan bantuan pemerintah Kota Jayapura ini bukan satu-satunya. Dari lokasi lahan reboisasi, dua lahan lain teronggok kering dan tidak terurus walaupun berada tepat di garis pantai. Padahal, fungsi mangrove di lahan tersebut krusial sebagai penahan air laut sehingga memerlukan segara upaya reboisasi.

Rusak dan hilangnya mangrove tidak hanya berdampak pada lingkungan melainkan juga pada mata pencaharian warga sekitar. Sebagaimana sudah disebutkan di bab awal, mangrove merupakan sumber habitat *bia* yang biasa dikonsumsi oleh warga kampung di sekitar Teluk Youtefa. Kerusakan lingkungan di sekitar Teluk Youtefa akibat pembangunan Jembatan dan ringroad dibenarkan oleh Walikota Jayapura.[13]

Jika ditelusuri lebih jauh, kerusakan lingkungan di Teluk Youtefa ini sudah diantisipasi oleh para aktivis dan pegiat lingkungan di sekitar Jayapura. Jauh sebelum adanya pembangunan Jembatan Youtefa dan *ring road*, para aktivis dan pegiat lingkungan, gencar melakukan bakti sosial, kampanye, terhadap pelestarian hutan mangrove, salah satunya dengan mengkampanyekan pembuangan sampah plastik di Teluk Youtefa yang jumlahnya kian mengkuatirkan. Frederik Wanda, koordinator dan pendiri Forum Peduli Port Numbay Green (FPPNG) mengatakan bahwa upaya advokasi yang telah mereka lakukan telah berlangsung sejak 2009. Tidak hanya melakukan kampanye dan bakti sosial, FPPNG juga

12 Penulis melakukan observasi dan serangkaian wawancara lapangan pada tanggal 13 & 21 Agustus 2019, dan pada tanggal 13, 18, 19 Desember 2019 untuk menuliskan bab ini.

13 Keterangan walikota ini penulis dapat sewaktu penulis menghadiri ritual adat dan ucapan syukur atas pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa pada 19 Desember 2019.

beberapa kali melakukan penanaman kembali pohon mangrove pada lima titik kerusakan mangrove di Teluk Youtefa. Penanaman biasanya dilakukan sendiri oleh FPPNG, tetapi pada beberapa kesempatan dilakukan dengan berbagai komunitas dan mahasiswa. Aktivitas itu telah dilakukan FPPNG sejak berdirinya sampai sekarang(wawancara dengan Frederik Wanda 29 Januari 2020) .

Pada saat tanda-tanda pembangunan *ring road* mulai terlihat, FPPNG juga melakukan aksi demonstrasi meminta pemerintah untuk menghentikan rencana pembangunannya demi kelestarian lingkungan di Kota Jayapura. FPPNG bahkan telah dua kali bersurat kepada Presiden Republik Indonesia. Pertama kepada Susilo Bambang Yodhoyono, dan kedua, Presiden saat ini Joko Widodo. Surat kepada Joko Widodo diberikan kepada staf khusus Presiden Putra Nababan di salah satu cafe di Kota Jayapura. Namun sampai saat ini FPPNG belum mendapatkan jawaban (wawancara dengan Frederik Wanda 29 Januari 2020) .



Gambar 3: FPPNG sedang melakukan pembersihan sekitar wilayah hutan mangrove yang telah digusur (Dokumentasi FPPNG)

Selain perubahan ruang hidup, pembangunan ringroad dan Jembatan Youtefa membawa satu dampak yang berpengaruh langsung pada kehidupan orang-orang Tobati-Enggros: persediaan air.

Persoalan air bersih bagi orang-orang Enggros sesungguhnya adalah masalah klasik. Penelitian Yayasan Pengembangan Masyarakat Desa pada akhir dekade 80an telah menuliskan soal aktivitas mengambil air menggunakan perahu di kaki gunung oleh perempuan dan anak-anak Tobati-Enggros. Kondisi ini membuat orang-orang Tobati-Enggros sejak lama memanfaatkan air hujan untuk kebutuhan harian (Yayasan Pengembangan Masyarakat Desa 1990).

Perubahan kualitas air bersih di Kampung Enggros dan Kampung Tobati pun bukan hal baru. Orang-orang Tobati-Enggros sejak lama menyadari bahwa sejak lama air laut di sekitar kaki gunung yang berubah warna dari sebelumnya biru kehijauan menjadi kecoklatan oleh lumpur. Ini terjadi karena memang sudah sejak lama ekosistem Teluk Youtefa, tempat Kampung Enggros dan Kampung Tobati berdiri, yang menjadi muara Kali Acai dan Kali Entrop, tercemar oleh limbah domestik maupun perkantoran dan industri, terutama dari Distrik Abepura dan Jayapura Selatan (Entrop). Dengan kesulitan seperti itu, untuk memenuhi kebutuhan hariannya, sejak lama orang-orang Tobati-Enggros harus mengambil air bersih di beberapa titik sumur air—dikenal sebagai *Resuk* dalam Bahasa Enggros. Salah satu sumber tersebut berada di Pantai Hamadi. Resuk-resuk tersebut kini, sayangnya, tidak bisa lagi mencukupi semua kebutuhan mereka.

Pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa ditenggarai menjadi sebab dari makin buruknya kualias hidup orang-orang Tobati-Enggros. Penelitian Tim Assemen Yayasan Anak Dusun Papua (2018) menemukan bahwa pembangunan Jembatan Youtefa turut memperparah proses pencemaran teluk Youtefa dalam beberapa tahun terakhir. Proyek yang diresmikan pada 28 Oktober 2019 itu telah menggusur beberapa titik hutan dan gunung yang berdampak kepada tidak berfungsinya beberapa sumber air minum yang biasa dimanfaatkan oleh warga Kampung Tobati-Enggros.



Gambar 4: Salah satu sumber air bersih warga Kampung Enggros-Tobati (dokumentasi penulis)

Orang-orang Tobati-Enggros yang penulis temui menjelaskan bahwa sumber air bersih yang masih berfungsi di Kampung Enggros hanya tersisa dua dari sebelumnya 5 sumur. Situasi ini memaksa orang-orang Enggros uang lebih untuk menambal kekurangan tersebut, salah satunya dengan berlangganan layanan Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM). Ironisnya, layanan dari PDAM seringkali tidak bisa mengatasi problem kekurangan air bersih karena air sering tidak mengalir lancar dan bahkan mati dalam waktu lama. Alhasil, orang-orang Kampung Enggros masih harus membeli air pada pengusaha air bersih. Per tangki ukuran ukuran 1100 liter, mereka harus merogoh kantong sebanyak Rp. 120.000, ini belum termasuk ongkos *speed* boat sebesar Rp. 100.000 untuk mengangkut air ke Enggros sekali jalan.

Kesimpulan

Sebagian besar orang-orang Tobati-Enggros dan sebelas kampung lain di Kota Jayapura mungkin tidak pernah setuju dengan proyek pembangunan *ring road* dan Jembatan Youtefa masuk ke wilayah adat mereka. Kalau boleh memilih, barangkali, mereka akan memilih menolak proyek pembangunan itu dari kampung mereka. Sayangnya, sebagaimana banyak cerita mengenai proyek pembangunan di

Indonesia, masyarakat adat seperti dibuat tidak memiliki pilihan atas rancangan pembangunan yang diputuskan di level nasional.

Kisah orang-orang Tobati-Enggros ini menunjukkan bagaimana proyek pembanguan yang dilakukan oleh pemerintah telah menciptakan konflik; memosisikan rakyat dalam posisi yang dilematis dan berhadap-hadapan dengan rakyat yang lain. Dalam kasus orang-orang Tobati-Enggros dan Sibri, konflik tersebut potensial terjadi dalam waktu lama. Pada 9 September 2020, orang-orang Enggros-Tobati dan Nafri terlibat bentrok keras: 7 orang terluka dan 2 unit mobil rusak (Topikpapua.com, 10 September 2020). Dari sini terang terlihat, proses penyelesaian kasus di level hukum saja tidak mampu mengatasi konflik yang sebenarnya.

Dalam kasus orang-orang Tobati-Enggros ini, proses penyelesaian hukum malah bermuara pada hilangnya hak-hak orang-orang Tobati-Enggros atas tanahnya. Kenyataan ini mesti ditelan sebagai pil pahit karena proses ganti rugi yang dijanjikan pemerintah pun tidak kunjung ditunaikan. Hal lain yang tak kalah penting: pembangunan dua infrastruktur ini telah membawa pada makin merosotnya kualitas hidup orang-orang Tobati-Enggros dan masyarakat dari sebelas kampung lain.

Pemerintah, tak bisa tidak, pada akhirnya merupakan aktor utama dari semua ekses negatif yang diterima oleh orang-orang Enggros akibat pembangunan ringroad dan Jembatan Youtefa. Sehingga, pemerintahlah yang mesti bertanggung jawab, baik memenuhi semua janji maupun merehabilitasi semua dampak negatif pembangunan dua infrastruktur tersebut, termasuk mendamaikan sengketa tanah nan tidak kunjung selesai yang telah mereka sulut melalui pembangunan proyek ini. Bukan tidak mungkin, konflik berkepanjangan itu akan bermuara pada perang di Teluk Youtefa antara antara Kampung Tobati-Enggros dan Kampung Nafri.

Daftar Pustaka

- Awi, George. 2020. Interview by Y. Ngelia, and Y. Lantipo. March 14, 2020.
- Elisabeth, Asrida. 2019. “Nasib Hutan Perempuan Kampung

Enggros." *Mongabay: Situs Berita Lingkungan*, December 22. Accessed September 11, 2020. https://www.mongabay.co.id/2019/12/22/nasib-hutan-perempuan-kampung-enggros/.
- Haay, Yairus. 2019. Interview by Y. Ngelia, and Y. Lantipo. December 19, 2019. Jayapura.
- Hamdani, Trio. 2019. "Diresmikan Jokowi, Ini Sumber Pembiayaan Jembatan Youtefa." *detikcom*, October 28. Accessed September 11, 2020. https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4762624/diresmikan-jokowi-ini-sumber-pembiayaan-jembatan-youtefa.
- Hanggua, Rudy M. 2010. *Injil Di Tanah Tabi 100 Tahun Baptisan Di Metu Debi.* Jayapura: Yayasan Emereuw Sentani Papua.
- Priyadi. 2019. "Masyarakat Adat Enggros Lakukan Banding Sengketa Lokasi Jembatan Holtekamp." *Cenderawasih Pos*, February 26. Accessed September 11, 2020. https://www.ceposonline.com/2019/02/26/masyarakat-adat-enggros-lakukan-banding-sengketa-lokasi-jembatan-holtekamp/.
- Ramah. 2019. "Pantai C'beery Menjadi Berkah Bagi Warga Kampung." *Jubi.co.id*, November 18. Accessed September 11, 2020. https://jubi.co.id/pantai-cbeery-menjadi-berkah-bagi-warga-kampung/.
- Redaksi. 2019. "Kaki Dan Pinggul Patah, Seorang Warga Heram Diduga Terjatuh Dari Jembatan Youtefa." *KabarPapua.co*, December 9. Accessed September 11, 2020. https://kabarpapua.co/kaki-dan-pinggul-patah-seorang-warga-heram-diduga-terjatuh-dari-jembatan-youtefa/.
- Rumagit, Alfian. 2020. "Seorang Pelajar Ditemukan Tewas Diduga Korban Tabrak Lari." *ANTARA News Aceh*, January 21. Accessed September 11, 2020. https://aceh.antaranews.com/berita/117084/seorang-pelajar-ditemukan-tewas-diduga-korban-tabrak-lari.
- Ruth Miserikodiasdomini Ohoiwutun. 2015. "Kisah Ciptaan Manusia Tabati Dan Penyebaran Suku Itaar Di Tanah Tabi." In *Dongeng Negeri Kita : Antologi Cerita Rakyat Nusantara*, edited

by Joko Pinurbo, Dhenok Kristianti, and Iman B. Santosa, 1–20. Bekasi: Padasan.

- Siagian, Wilpret. 2019. "Selfie Di Jembatan Youtefa, Respi Jatuh Ke Laut Dan Belum Ditemukan." *detikcom*, November 2. Accessed September 11, 2020. https://news.detik.com/berita/d-4769465/selfie-di-jembatan-youtefa-respi-jatuh-ke-laut-dan-belum-ditemukan.
- Syaiful, Achmad. 2019. "1 Pelajar Tewas, 2 Koma Dalam Kecelakaan Maut Di Jalan Ring Road Jayapura - Pospapua.Com." *Pos Papua*, October 14. Accessed September 11, 2020. https://pospapua.com/1-pelajar-tewas-2-koma-dalam-kecelakaan-maut-di-jalan-ring-road-jayapura/.
- Tim Assesmen Yayasan Anak Dusun Papua. 2018. "Dampak Migrasi Terhadap Depopulasi Dan Pergeseran Budaya Masyarakat Port Numbay.".
- Topikpapua.com. 2020. "Masalah Batas Tanah Adat, Dua Kampung Di Jayapura Perang, 7 Terluka, 2 Mobil Dirusak." *topikpapua.com*, October 9. Accessed September 11, 2020. https://topikpapua.com/masalah-batas-tanah-adat-dua-kampung-di-jayapura-perang-7-terluka-2-mobil-dirusak/.
- Wanda, Frederik. 2020. Interview by Y. Ngelia, and Y. Lantipo. January 29, 2020. Jayapura.
- Yayasan Pengembangan Masyarakat Desa. 1990. "Teluk Youtefa Sumber Kehidupan Penduduk Kampung Injros (Enggros) Dan Tobati Di Jayapura.".

II

Desing Pesawat di Tengah Konflik Adat: Studi Atas Pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas, Kampung Kamanap, Kabupaten Kepulauan Yapen, Provinsi Papua

Oleh Pilipus Robaha

"Yang kitong dapat dari pembangunan bandara itu, dengar bunyi pesawat dan lihat pesawat turun-naik di kitong punya kampung, itu saja." (Johan Songgeni, Kepala dewan adat suku Busami, Kamanap, 25 Agustus 2019)

22 Agustus 2019. Gerimis siang itu menciptakan pelangi di langit Kampung Kamanap[14], Distrik Kosiwo-Yapen Selatan, Kabupaten Kepulauan Yapen. Pemandangan indah bagi siapapun yang baru pertama kali menyusuri kampung tersebut. Indah sekaligus sepi. Gerimis seperti menyirap semuanya, termasuk Bandara Stevanus Rumbewas.

Landasan pacu berukuran 1600m x 30 m nampak kosong. Tidak ada aktivitas penerbangan dan pendaratan. Tak satupun pegawai operasional bandara terlihat hadir di terminal bandara. Demikian juga ruko-ruko di sekitarnya. Bandara baru milik pemerintah Kabupaten Kepulauan Yapen

14 Kampung Kamanap, atau Kamanap, dalam tulisan ini dipakai untuk menunjukkan dua hal. *Pertama* untuk menyebut nama kampung definitif yang hari ini secara administrasi bertetangga dengan Kampung Panduami. Kedua untuk menyebut ruang hidup orang-orang Suku Busami (yang terdiri dari 3 warga, yakni Aisoki Rombe, Songgeni, dan Moman) dan dua marga Suku Biak yang datang ke Kamanap sejak ratusan tahun lalu, yakni Korwa dan Rumbewas. Penyebutan kedua dipakai karena sampai hari ini, sebagai penulis temukan di lapangan, masyarakat kedua kampung sama-sama menyebut dirinya sebagai "orang Kamanap." Hal ini dikarenakan kedua kampung ini sebelumnya merupakan satu wilayah administrasi, yakni Kampung Kamanap, sebelum dimekarkan menjadi dua kampung, Kampung Kamanap dan Panduami.

itu seakan libur. Semua sepi dan terasa sunyi. Kesunyian yang selaras dengan informasi publik terkait dampak pembangunan bandara yang tidak pernah sampai ke masyarakat pemilik hak ulayat.

Pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas sejak awal memang menimbulkan kontroversi di tengah masyarakat Kampung Kamanap dan Kampung Panduami, dua kampung yang menjadi lokasi pembangunan bandara. Selain tiadanya informasi publik, muncul anggapan bahwa pembangunan bandara telah mengubah hidup orang-orang di Kampung Kamanap dan Panduami secara sosial dan ekonomi. Sebelum ada bandara, masyarakat dua kampung itu merasa kehidupan sosial mereka relatif rukun. Keseharian mereka sebagai orang kampung disibukkan dengan aktivitas perkebunan dan pertanian yang melibatkan interaksi tolong-menolong antar warga. Mereka biasanya menjual sebagian besar hasil kebun dan pertanian dan sisanya untuk konsumsi domestik. Komoditas sayur dan kakao, dalam pandangan warga kebanyakan, dipandang cukup menyejahterakan hidup mereka secara ekonomi, setidaknya dibandingkan dengan kehidupan pasca pembangunan bandara.

Tulisan ini akan melihat lebih jauh dampak sosial, budaya, dan ekonomi serta dampak lingkungan pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas terhadap masyarakat Kampung Kamanap dan Panduami terutama bagi mereka yang terdampak oleh pembangunan bandara.[15]

Stevanus Rumbewas, Tanah Orang Busami, dan Kisah Awal Pembangunan Bandara

Stevanus Rumbewas. Nama bandara ini diambil dari nama tokoh dari Serui, Kabupaten Kepulauan Yapen.[16] Stevanus lahir di Serui pada

15 Untuk keperluan penulisan naskah ini, penulis telah melakukan kerja lapangan selama dua minggu, terhitung sejak mulai bekerja pada 21 Agustus 2019. Untuk keperluan penulisan naskah ini, penulis telah melakukan serangkaian wawancara dengan aktor-aktor yang terlibat dalam pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas Beberapa nama narasumber tidak ditulis dengan nama sebenarnya karena alasan keamanan.

16 Kabupaten Kepulauan Yapen sebelumnya bernama Kabupaten Yapen-Waropen,

tahun 1908. Sempat menjadi Kapten Tituler Angkatan Laut Indonesia. Pada 1969, Stevanus menjadi delegasi dari Kepulauan Yapen (waktu itu masih menjadi kecamatan) untuk mengikuti pelaksanaan Penentuan Pendapat Rakyat (Pepera) di Kota Biak. Penentuan pendapat rakyat yang dimenangkan oleh militer Indonesia itu mengantarkan Stevanus Rumbewas menjadi tokoh terkemuka di Kepulauan Yapen.

Peran Stevanus Rumbewas dalam Pepera membuatnya memiliki pengaruh yang kuat di mata masyarakat dan Pemerintah Kabupaten Yapen-Waropen. Pengaruh itulah memungkinkan Stevanus Rumbewas pada tahun 1980 mendorong penyerahan tanah orang-orang Busami, salah satu suku asli di Kepulauan Yapen, sebagai lokasi transmigrasi (Tim Peduli Tanah Bandara Kamanap 2011). Cerita soal penyerahan tanah ini masih diingat betul oleh masyarakat sekitar.[17] Di atas lokasi tersebut itulah hari ini berdiri Bandara Stevanus Rumbewas.

Kisah pengalihan lahan transmigrasi menjadi lahan bandara dimulai pada tahun 1996 atau dua tahun sebelum diktator Soeharto diturunkan dan rejim Orba selesai. Drs. Laban Samori, Bupati Yapen-Waropen waktu itu, melakukan kunjungan kerjanya ke Kampung Kamanap dan melakukan tatap muka dengan masyarakat. Salah satu hasil tatap-muka Bupati Samori dengan masyarakat di tahun 1996 adalah pengalihan fungsi tanah yang diserahkan oleh Stevanus Rumbewas pada tahun 1980 menjadi lokasi pembangunan bandara. Kesepakatan antara masyarakat adat Kampung Kamanap dengan Bupati Samori di tahun 1996 itulah yang dipakai oleh pemerintah Kabupaten Yapen pada tahun 2000 untuk membongkar hutan dan perkebunan milik masyarakat, guna membangun bandara baru menggantikan bandara

---

yang dibentuk pada tahun 1969 melalui Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1969. Pada tahun 2002, melalui Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2002, Kabupaten Yapen-Waropen dimerkarkan menjadi dua kabupaten, yakni Kabupaten Yapen-Waropen dan Kabupaten Waropen. Pada tahun 2008, melalui Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2008, Kabupaten Yapen-Waropen berubah namanya menjadi Kabupaten Kepulauan Yapen.

17 Penulis mengonfirmasi dalam kunjungan ke Kampung Kamanap pada 24 Agustus 2019.

Sudjarwo Tjondronegoro. Tahun 2014, Bandara Stevanus Rumbewas mulai beroperasi.

Awalnya, pembangunan bandara ini dimaksudkan untuk melayani rute Serui-Biak (PP) dan Serui-Jayapura (PP). Tujuannya tak lain untuk mempersiapkan kampung Kamanap sebagai salah satu calon ibu kota kecamatan ketika terjadi pemekaran wilayah Kabupaten Yapen-Waropen[18]. Frans Sanadi, Wakil Bupati Kabupaten Kepulauan Yapen ketika ditemui langsung oleh penulis di ruang kerjanya, pada hari Kamis tanggal 3 Oktober 2019 menyampaikan bahwa pembangunan Bandara Kamanap (demikian Bandara Stevanus Rumbewas sering disebut oleh masyarakat sekitar) merupakan tanggungjawab Pemerintah Kabupaten Kepulauan Yapen. Ke depannya, Pemkab Kepulauan Yapen menginginkan bandara tersebut dijadikan tukar guling dengan bandara lama, Bandara Sudjarwo Tjondrogero, milik Dinas Perhubungan Udara Kabupaten Kepulauan Yapen.

Bandara Sudjarwo Tjodronegoro adalah bandara peninggalan pemerintah kerajaan Belanda. Memiliki luas dan panjang landasan pacu antara 650 X 20 m, bandara ini termasuk dalam ukuran bandara terpendek yang ada di Indonesia dan hanya bisa diterbangi pesawat jenis Twin Otter dengan kapasitas penumpang 12 orang. Berada di pusat kota Serui, Bandara Sudjarwo Tjondronegoro dianggap menjadi hambatan bagi pembangunan ibu kota Kabupaten Kepulauan Yapen. Apalagi, ditinjau dari aspek keselamatan dunia penerbangan, tata posisi landasan pacu pesawat bandara Sudjarwo Tjondrogero tidak searah dengan datangnya angin barat[19] sehingga membahayakan keselamatan

18 Surat Bupati Kabupaten Yapen Waropen kepada ketua lembaga musyawarah adat kampung Kamanap, nomor surat:5553/479/SET tertanda Drs. Philips Wona, Bupati Yapen-Waropen. Sebagai lampiran pada dokumen proposal tim peduli tanah bandara Kamanap (2014)

19 Angin Barat adalah angin yang muncul/turun pada tiap bulan awal bulan Oktober-minggu ke dua bulan Desember dalam setahun dan merupakan angin yang bertiup kencang. Informasi dari beberapa nelayan yang tinggal di pantai Kampung Mariadei-Serui.

penumpang.[20] Selain itu, tidak searahnya posisi bandara dengan kedatangan angin barat membuat sering ada masalah dengan waktu pendaratan pesawat dan jadwal penerbangan pesawat. Hal ini yang kemudian menjadi alasan pemerintah untuk membangun bandara baru di kampung Kamanap.

Sentimen Orang Asli-Pendatang dan Janji Kompensasi

A. Status Kepemilikan Tanah dan Sentimen Orang Asli-Pendatang

Papua**,** sebagaimana slogan kampanye Gerakan Mahasiswa dan Pemuda Papua (GempaR-Papua), bukan tanah kosong**.** Hal yang sama pula berlaku untuk tanah yang hari ini menjadi lokasi Bandara Kamanap. Ada masyarakat adat sebagai pemilik tanah adat, orang-orang Busami—masyarakat yang masih memegang prinsip saling menghormati dan menghargai serta saling tolong-menolong sebagai norma sosial dan budaya. Norma sosial dan budaya yang, sebagaimana dirasakan oleh orang-orang Kamanap, berubah drastis pasca pembangunan bandara.

Orang-orang yang penulis temui selama kunjungan ke Kampung Kamanap pada akhir Agustus sampai awal Oktober 2019 menceritakan keluhan yang nyaris sama. Mereka, misalnya, merasa kebersamaan warga Kamanap menguap seiring masuknya bandara ke kampung mereka. Dahulu, apabila ada satu keluarga yang sedang mengerjakan rumahnya, maka tanpa perlu meminta keluarga tersebut akan mendapatkan bantuan warga, terutama tetangga dekatnya. Perempuan akan membantu menyiapkan makanan dan laki-laki akan membantu mengerjakan bangunan rumah. Bantuan itu akan diperoleh hingga rumah yang dikerjakan selesai. Pasca pembangunan bandara, hal semacam itu sulit ditemukan lagi di Kamanap.

Tidak hanya hubungan antar warga yang renggang sejak masuknya

20 Wawancara dengan pegawai BMKG setempat pada hari Minggu tanggal 22 Desember 2019 di rumahnya di Serui.

bandara ke Kamanap. Posisi kepala suku sebagai pemimpin tertinggi dalam struktur masyarakat adat mengalami pergeseran. Jika dulu kepala suku merupakan sosok yang disegani dan dihormati serta mendapatkan tempat dalam segala aspek terkait hubungan sosial antara warga, sejak masuknya bandara semuanya berubah. Satu peristiwa paling terkenal yang menandai pergeseran ini nilai ini menimpa seorang kepala suku di Kamanap yang juga adalah guru di gereja setempat. Kepala suku tersebut hampir ditebas parang setelah menolak menandatangani surat pelepasan tanah untuk keret atau marga yang mau menjual tanah.21 Kejadian pemarangan kepala suku ini tidak muncul tiba-tiba.

Sejak bandara masuk ke Kamanap, "perang dingin" memang terjadi di antara sesama masyarakat yang memiliki kepentingan atas lahan garapan di atas tanah bandara dengan pemilik hak adat atas tanah bandara. Perang dingin ini mulai mengemuka sejak Temu Musyawarah Adat Masyarakat Suku Busami pada 2001 memutuskan Marga Aisoki Rombe, sebagai pemilik tanah Bandara.[22] Keputusan ini membuat dua marga Suku Busami yang lain, mengonsolidasikan diri ke Marga Aisoki Rombe dengan melakukan penolakan pembangunan bandara. Posisi ini berseberangan dengan Marga Korwa dan Rumbewas yang ingin melepaskan/menjual tanah bandara kepada pemerintah berdasarkan klaim kepemilikan mereka atas tanah bandara.

Untuk memahami klaim kepemilikan tanah ini, penting mengurut sejarah keberadaan Marga Korwa dan Rumbewas di Kampung Kamanap.

Keberadaan marga-marga dari Suku Biak di tanah Yapen sendiri memiliki sejarah yang panjang. Albert Rumbekwan (Rumbekwan 2019) menulis pada tahun 1840 Von Rosenberg, seorang *Zending*, melaporkan peristiwa penyerangan di Biak-Numfor yang dilakukan marga Suku

21 Wawancara penulis dengan narasumber YS di Kampung Kamanap (25 Agustus 2019).

22 Hasil rumusan tim peduli tanah ada suku Busami (Mahasiswa dan Masyarakat) penulis dapat dari dokumen hasil "Temu Musayarah Adat Masyarakat Suku Busami" 2001.

Biak dari Pulau Biak terhadap marga Suku Biak lainya di Kepulauan Padaido. Penyerangan itu mengakibatkan nyaris seluruh penduduk di kepulauan itu diserang dan dibunuh habis oleh orang-orang dari Pulau Biak. Akibatnya, sebagian besar penduduk Pulau Miokwundi, pulau tetangga Kepulauan Padaido, yang merupakan marga dari suku Biak berlayar ke Pulau Yapen.

Sejarah migrasi orang Biak ke tempat lain, meskipun demikian, terjadi jauh sebelum penyerangan di Kepulauan Padaido. Sejawaran A.B Lapian berpendapat, migrasi ini didorong oleh persaingan dan peperangan antar suku, kondisi geografis, dan kebudayaan. Albert Rumbekwan sendiri berpendapat bahwa kemarau panjang yang pernah terjadi di tahun 1400-an merupakan pemicu utama Suku Biak melakukan pelayaran ke wilayah-wilayah pesisir utara Papua, salah satunya di Yapen (Wamla, 4 Januari 2016).

Dalam konteks Kampung Kamanap, tidak diketahui persis kapan tepatnya dua marga Suku Biak, yakni Marga Korwa dan Marga Rumbewas datang. Yang jelas, menurut penuturan orang-orang Busami, proses asimilasi orang Biak dengan suku-suku asli telah terjadi selama bergenerasi—salah satunya melalui pernikahan. Proses pernikahan ini yang kemudian membuat mereka, orang-orang Korwa dan Rumbewas, kemudian memiliki hak kelola atas tanah adat Suku Busami. Demikianlah selama beberapa generasi, status hak kelola dua marga Suku Biak ini tidak pernah dipersoalkan.

Sampai kemudian datang proyek pembangunan Bandara Kamanap yang menguarkan sentimen antara marga-marga suku Busami dengan Marga Rumbewas dan Marga Korwa. Hak pengelolaan tanah yang selama beberapa generasi diberikan oleh Suku Busami kepada orang-orang dari Marga Rumbewas dan Marga Korwa mulai digugat. Sentimen dan gugatan hak tanah ini tidak muncul begitu saja. Tahun 1999, setahun sebelum rencana pembangunan Bandara Kamanap benar-benar direalisasikan, Badan Pertahanan Nasional (BPN) Kabupaten Kepulauan Yapen Waropen melakukan pengukuran tanah di sekitar lokasi bandara. Proses pengukuran tanah ini kemudian menyebutkan bahwa Marga Rumbewas memiliki 39 hektar tanah adat dan 27 hektar

tanah bersertifikat (milik perseorangan); Marga Korwa memiliki 18 hektar ditambah 7,75 hektar tanah yang diambil untuk pembangunan apron bandara yang letaknya berada di wilayah administrasi pemerintah kampung Panduami; sementara Marga Songgeni memiliki 8 hektar tanah. Di luar mereka, tercatat 26 orang individu di luar marga Rumbewas, Korwa dan Songgeni memiliki hak atas tanah, salah satunya Philips Wona, mantan Bupati Yapen Waropen yang memiliki tanah seluas 9.940 m^2.

Data kepemilikan ini sontak ditolak oleh Suku Bisami. Data ini juga memunculkan konflik terbuka baik di antara marga-marga Suku Busami, atau marga-marga Suku Busami dengan Marga Korwa dan Marga Rumbewas, atau di internal Marga Korwa dan Marga Rumbewas. Marga-marga Suku Busami terlibat saling tuduh telah menerima uang ganti rugi tanah. Sementara di dalam Marga Korwa dan Rumbewas, yang mendukung pelepasan lahan—di antara mereka timbul kecurigaan dan tuduhan telah menerima uang ganti tanah. Lebih dari itu, data BPN tersebut membuat posisi sebagian pemimpin adat Marga Songgeni terbelah.

Seorang warga dari Suku Busami bercerita bahwa ia sering dicurigai oleh kerabat dari *keret*/marganya sendiri—ia dituduh membawa uang ganti rugi tanah adat marga mereka. Ketika pemerintah memberikan uang ganti rugi di bulan Desember 2019 dengan nominal tidak sesuai dengan proposal yang diberikan oleh marga pemilik tanah, ia dicurigai oleh marganya telah mengambil uang tersebut. Ia pun menampik hal tersebut.*"Untuk dapat uang ganti rugi tanah, bapa kitong harus buat proposal dan akan dibayar pada bulan Desember. Tapi dibayar pun tidak sesuai dengan yang kitong minta."*

Perselisihan antara Suku Busami dengan Marga Korwa dan Marga Rumbewas ini terlihat jelas, salah satunya, dalam dua momentum penting yang diselenggarakan di tahun 2001.

Pada tanggal 22-23 Februari 2001, dua tahun pasca pengukuran lahan oleh BPN di Kampung Kamanap, masyarakat adat Suku Busami melakukan sidang dewan adat Suku Busami. Sidang yang dilakukan di tengah acara **"Temu Musyawarah Adat Masyarakat Suku Busami"**

tersebut dilakukan untuk merespon konflik sosial dan budaya pasca pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas, termasuk konflik klaim hak adat atas tanah. Dalam pertemuan itu dibahas sejarah suku Busami, batas-batas tanah milik marga, hak-hak adat masyarakat, hingga pemanfaatan pembangunan Bandara dan hak ganti rugi tanah dan tanaman, serta proses pelepasan tanah adat suku Busami kepada pemerintah guna pembangunan bandara.[23]

Pada tahun yang sama pula Tim Peduli Tanah Bandara Kamanap (selanjutnya disebut sebagai Tim Peduli) dibentuk. Tim ini dibentuk untuk memperjuangkan ganti rugi atas kerugian meteriil meliputi tanah dan tanaman dan non-materiil, yakni dampak sosial dan budaya pasca pembangunan bandara.

Temu Muswarawarah Masyarakat Adat Busami dan Tim Peduli menghasilkan keputusan yang berbeda terkait hak kepemilikan tanah bandara. Perbedaan ini menunjukkan posisi kedua kelompok yang berseberangan.

Di dalam hasil **"Temu Musyawarah Adat Masyarakat Suku Busami"** disebutkan bahwa tanah yang diserahkan kepada pemerintah untuk pembangunan Bandara adalah milik Marga Aisoki Rombe. Sehingga, segala hal terkait dengan negosiasi pembangunan Bandara Kamanap harus melalui Marga Aisoki Rombe. Lebih penting, forum **"Temu Musyawarah Adat Masyarakat Suku Busami"** menyepakati posisi Suku Busami yang menolak penjualan lahan adat untuk pembangunan Bandara Kamanap. Forum menyepakati bahwa seandainya proyek gagal dibatalkan, mereka menuntut pemerintah untuk membayar uang sewa kepada Suku Busami, melalui Marga Aisoki Rombe. sebagai pemilik adat.

Posisi berbeda dimiliki olehTim Peduli. Dalam dokumen proposal "Penyelesaian Tanah Bandara Kamanap-Panduami" disebutkan bahwa tiga marga, yakni Rumbewas, Korwa, dan Songgeni merupakan pemilik hak ulahyat tanah bandara—tanpa ada kepemilikan Marga Isoki Rombe,

23 Terkait soal hasil rumusan tim peduli tanah ada suku Busami (Mahasiswa dan Masyarakat) penulis dapat dari dokumen hasil "Temu Musayarah Adat Masyarakat Suku Busami" 2001 yang diserahkan oleh YA, salah satu tetua adat Suku Busami.

sebagaimana diamanatkan oleh sidang dewan adat.[24] Dokumen ini mengatur mekanisme penggantian lahan dan tanaman—artinya Tim Peduli dalam posisi menyepakati proses pelepasan lahan atau ganti rugi lahan dan tanaman, artinya berseberangan dengan Suku Busami.

B. Janji Kompensasi dan "Uang Susu" yang Belum Terpenuhi

Dalam surat Bupati Yapen Philips Wona kepada Ketua Dewan Adat Suku Busami terkait masalah ganti rugi tanah dan tanaman tanah bandara Kamanap pada tahun 2001[25], terdapat keterangan bahwa luas lahan yang diperuntukkan bagi kepentingan pembangunan Bandara Kamanap akan direvisi sesuai kebutuhan. Disebutkan dalam surat tersebut bahwa Surat Keputusan Bupati Kepala Daerah TK II Yapen Waropen nomor 113 Tahun 1992, tanggal 28 September 1992, dianggap tidak sesuai lagi dengan perkembangan. SK Bupati Yapen Waropen sendiri mengatur bahwa harga tanaman terutama non-kakao dibayar dengan harga yang berbeda dengan harga tanaman kakao. Pohon kakao dibayar dengan harga lebih murah karena sebagai komoditas andalan masyarakat, pohon ini ditanam dalam skala yang lebih banyak dibanding tanaman non kakao.

Dalam Surat Bupati Philips Wona, peraturan tersebut disebutkan akan ditinjau kembali karena dianggap tidak sesuai lagi dengan perkembangan, sehingga pemerintah akan mengambil langkah-langkah kompensasi melalui kebijakan berikut:

1. Mengganti lahan-lahan perkebunan/masyarakat yang tanamannya telah dimusnahkan dan tanahnya terpakai untuk Pembangunan Lapangan Terbang, mulai dari kegiatan *land clearing*, pembibitan, penanaman, pemupukan, pemeliharaan dan lain-lain.

---

24 Menarik mengetahui bahwa sekretaris Tim Peduli adalah salah satu tokoh adat Marga Songgeni. Keterlibatan aktor dari Marga Songgeni dalam Tim Peduli, yang sejak awal tidak pernah menolak keberadaan Bandara Kamanap, ini jelas menunjukkan konflik internal di dalam Suku Busami. Meskipun demikian, penting untuk dinyatakan di sini bahwa tidak semua anggota Marga Songgeni bersepakat dengan sikap Tim Peduli.

25 Surat lampiran dokumen proposal tim peduli tanah bandara Kamanap

2. Memberikan bantuan bahan makanan berupa beras sebanyak 20 (dua puluh) kg per kepala keluarga selama 1 (satu) tahun
3. Membangun fasilitas air bersih berupa sumur galian sebanyak 15 (lima belas) titik sambil menjajaki kemungkinan pembangunan air bersih perpipaan, jika sumber air yang tersedia memungkinkan untuk maksud tersebut.
4. Memberikan bantuan dana bagi anak-anak suku Busami yang sedang melanjutkan pendidikan diberbagai perguruan tinggi.

Dari semua kompensasi yang dijanjikan pemerintah melalui Bupati Philips Wona tersebut, hingga kunjungan penulis di akhir Agustus 2019, yang terealisasi hanya 15 titik sumur galian. Kebanyakan dari sumur-sumur tersebut kini sudah tidak terurus baik oleh masyarakat dan tidak digunakan. Sementara, janji kompensasi untuk pembangunan air perpipaan yang dijanjikan belum terealisasi masih hingga sekarang.[26]

Belum terpenuhinya Janji pemberian kompensasi oleh pemerintah, meskipun demikian, bukan satu-satunya masalah yang muncul dalam proses pembangunan Bandara Kamanap. Masalah pelik, malahan, ada pada pembayaran ganti rugi lahan dan tanaman, Marga Rumbewas dan Korwa menyebutnya sebagai "uang susu". [27]

Situasi di atas sesungguhnya ironis.

Tahun 2014 Bandara Stevanus Rumbewas diresmikan oleh pemerintah di Jakarta (Wardani, December 20, 2014). Peresmian ini sekaligus menandai kekalahan orang-orang Busami dalam memperjuangkan hak adat mereka atas tanah lokasi Bandara. Artinya, dalam hal-ihwal terkait ganti-rugi tanah, pemerintah hanya berurusan dengan Marga Korwa, Marga Rumbewas, dan dan Marga Songgeni.

---

26 Wawancara salah satu kerabat dari Stevanus Rumbewas di kampung Kamanap (25 Agustus 2019).

27 Uang susu adalah satu istilah filosofis orang Papua untuk menyebut uang ganti rugi tanah sebagai satu entitas yang tidak hanya bernilai komoditas, tetapi sebagai manifestasi dari mama atau ibu. Uang susu sendiri merujuk pada nilai penghormatan dari pihak laki-laki kepada seorang ibu/mama yang melahirkan dan menyusui dan membesarkan anak perempuannya yang ketika diusia dewasa anak tersebut ingin dipinang/diminang sebagai seorang istri dari pihak laki.

Di sini bisa dikatakan pemerintah mendapatkan "untung" karena tidak diharuskan membayar uang sewa, sebagaimana dituntut oleh orang-orang Busami.[28] Dengan keuntungan itupun, kompensasi yang dijanjikan oleh pemerintah tidak ditepati.

Ketika diwawancarai oleh penulis, Wakil Bupati Frans Sanadi mengatakan bahwa masalah ganti rugi tanah bandara Kamanap dan tanaman berjalan lancar-lancar dan pemerintah telah mengalokasikan dana APBD Kabupaten Yapen untuk pembayaran ganti rugi tanah dan tanaman[29]. Pernyataan Frans Sanadi ini berbeda keterangan warga. Salah satu mantan kepala kampung yang diwawancarai oleh penulis mengatakan bahwa mereka sebagai pemilik hak tanah adat sudah melalukan aksi demonstrasi menuntut hak ganti rugi tanah dan tanaman dengan cara memalang pintu masuk bandara. "*Tapi sampe sekarang tidak ada jawaban*"[30]

Padahal, tanggung jawab pemerintah semestinya melampaui apa yang dituntut oleh Tim Peduli pada 2001. Lebih dari itu, pemerintah mesti mengakui hak-hak orang-orang Kamanap yang menjadi korban pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas tanpa terkecuali. Dari sini, pemerintah semestinya mengetahui bahwa masyarakat Kamanap, baik Suku Busami, Marga Korwa, dan Marga Rumbewas berharap Bandara Udara Stevanus Rumbewas dapat menjadi lapangan kerja bagi masyarakat Kampung Kamanap dan Panduami.[31] Sayangnya, hingga kepemimpinan Bupati Tonny Tesar (2012-2022), masyarakat masih

---

28 Sedikit mengejutkan bagi penulis mendapati tidak adanya konflik terbuka lantaran kekalahan Suku Busami dalam menuntut hak adat mereka. Penulis menduga, situasi ini terkait dengan proses ganti rugi kepada Marga Korwa, Rumbewas, dan Songgeni yang juga belum selesai ketika penulis datang ke Kampung Kamanap.

29 Wawancara penulis dengan Frans Sanadi, Wakil Bupati Yapen di ruang kerja wakil bupati (3 Oktober 2019).

30 Wawancara penulis dengan narasumber di kampung Kamanap (28 Agustus 2019). Narasumber adalah mantan kepala kampung Panduami. Juga sebagai pemilik hak tanah bandara yang dibangun apron bandara.

31 Belakangan paska pembangunan Bandara Kamanap, malahan, muncul tuntutan masyarakat adat di Kabupaten Yapen mendesak pemerintah daerah membuat

menagih kompensasi yang sama yang pernah dijanjikan Bupati Laban Samori dan Bupati Philips Wona.

Dampak Lingkungan dan Ekonomi

Pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas bukan saja menciptakan bisingan pesawat dan membawa api pertikaian bagi masyarakat kampung Kamanap dan Panduami. Bandara ini juga membawa dampak perusakan lingkungan melalui pembalakan dan penebangan hutan mangrove yang dijadikan tiang-tiang penyangga tanah timbunan di lokasi bandara sebelum dilakukan proses pengerasan tanah bandara dan pengaspalan. Adalah PT. Arta Makmur Permai dan CV. Parirap yang melakukan pembalakan hutan mangrove. Dua perusahaan ini menebang dan memotong ribuan pohon mangrove berukuran dua meter lalu ditancap di lokasi bandara. Setelah batang pohon mangrove ditancap, lalu diberi alas dari atas dengan terpal kemudian penimbunan lokasi bandara dilakukan. Selain pembabatan hutan mangrove, hutan berisi rotan yang menjadi tumpuan ekonomi masyarakat juga dibabat.[32]

Proses pembangunan bandara membawa cerita tentang kerusakan lingkungan yang lain. Air Kali Sahorata, sumber air bersih terbesar orang-orang Kamanap, yang sebelumya digunakan sehari-hari untuk memenuhi kebutuhan mandi, makan, minum dan mencuci kini hanya bisa digunakan untuk mencuci, tercemar akibat pembuangan limbah pembangunan bandara.

Selain memiliki dampak lingkungan, pembangunan bandara di kampung Kamanap dan Panduami telah menggusur ekonomi rakyat, mengorbankan lahan-lahan pertanian pertanian warga. Padahal, di

---

peraturan daerah (Perda) tentang harga tanah untuk memproteksi nilai jual tanah di Yapen. Mereka ingin mengantisipasi nasib terburuk kehilangan tanah secara cuma-cuma atau dengan harga murah Ketika proyek pembangunan datang dan mengincar tanah mereka.

32 Oleh masyarakat setempat, rotan dimanfaatkan dan diolah menjadi beberapa barang bernilai ekonomi, seperti meja, kursi, dan aneka jenis piring.

atas bidang-bidang tanah itulah para petani pernah menggantungkan hidupnya dengan menanam tanaman jangka panjang seperti kakao, rambutan, vanili, pisang, langsat, pinang dan durian, juga tanaman jangka pendek seperti sayur-mayur; kacang panjang, cabe, tomat, dan berbagai sayuran lainnya. Ini belum termasuk tanaman hutan seperti rotan yang sebelumnya telah disebutkan. Sebelum pembangunan bandara, tanaman-tanaman jangka panjang dan sayur-mayur serta hasil hutan seperti rotan membuat para petani dan masyarakat di Kamanap dan Panduami sebelum ada bandara hidup layak. Beberapa dari mereka bahkan kerap membanggakan diri sebagai petani berdasi.

Istilah petani berdasi yang dilontarkan oleh beberapa orang Kamanap yang penulis temui merujuk secara berbeda pada makna istilah ini secara umum. Istilah ini di Kamanap tidak merujuk pada para pemilik tanah yang hanya mempekerjakan buruh tani untuk mengolah lahannya tanpa terlibat dalam proses produksi (Rahardi, September 12, 1989), melainkan hanya untuk menunjukkan kebanggaan atas ekonomi mereka sebelum masuknya bandara di Kamanap.

Sebelum pembangunan bandara, para petani ini bekerja sepanjang tahun merawat ladang dan kebun dengan mempekerjakan tenaga buruh pikul ketika musim panen tiba. Dari hasil usahanya tersebut mereka mampu membiayai sekolah anak-anak mereka hingga perguruan tinggi secara mandiri. Tidak hanya itu, para petani sanggup memiliki tabungan di bank serta membeli kendaraan roda dua dengan sistem kredit, yang akan dibayarnya setiap bulan dari hasil panen perkebunan mereka, yang sistem tanamnya telah dijadwalkan atau diatur. Tanaman sayuran dapat di panen setiap minggu untuk dijual dan dinikmat sendiri sambil menunggu musim panen tanaman jangka panjang (durian, rambutan dan langsat) yang biasanya di panen lalu di jual ke Biak, Manokwari dan Jayapura. Sementara kakao sebagai tanaman produksi utama para petani dapat di panen dua kali dalam sebulan dan dijual kepada tengkulak kakao di Kota Serui.

Ketika pembangunan bandara masuk, para petani berdasi ini kehilangan lahan pertanian dan perkebunan. Tentu saja ini menghilangkan sumber ekonomi dan memporak-porandakan

perekonomian para buruh yang bekerja di kebun mereka. Para petani tersebut kini ada yang menjadi buruh penebang pohon, buruh pikul kayu *senso*, serta pemburu babi hutan dengan cara-cara tradisional. Secara fisik, mereka memang masih bisa melakukan pekerjaan baru pasca kehilangan tanah, namun pekerjaan-pekerjaan itu jauh dari keahlian mereka sehingga pendapatan sebagai buruh pun jauh lebih kecil dari pada sewaktu menjadi petani.

Cerita YA, salah satu pemimpin adat Busami, bisa menjadi gambaran bagaimana nasib orang-orang yang tergusur oleh bandara dan sekarang menjadi buruh karena tidak punya tanah. Setelah bandara selesai dibangun dan mulai beroperasi, YA bekerja sebagai pegawai honorer dinas perhubungan udara yang ditempatkan di bandara. Menjadi pegawai bandara tidak lantas membuat gajinya mencukupi untuk kebutuhan sehari-hari. Tapi YA cukup beruntung karena ia masih bisa berkebun untuk menambal kekurangan gajinya karena masih punya tanah di luar lokasi bandara.

Secara khusus perlu disebutkan di sini bahwa kaum perempuan pun turut merasakan kehilangan pekerjaan mereka yang selama itu menjadi andalanya. Mama M, salah satu perempuan Busami yang penulis temui bercerita bahwa pada hari penggusuran lahannya untuk pembangunan bandara, mengatakan dirinya menangis memikirkan keberlanjutan ekonomi keluarganya yang sebelumnya ia tanggung bersama-sama dengan suaminya. Di hari-hari sebelum ada bandara di kampungnya, Mama M bersama suaminya bertukungkus-lumus mengolah lahan. Dari hasil pekerjaannya itu, mereka menghidupi diri mereka dan membayar uang kuliah anaknya. Maka, ketika alat berat mulai datang ke kampungnya merampas lahan yang menjadi tumpuan hidup keluarganya, keresahan besar memenuhi pikiran Mama M.

> "Kalau kebun sudah tidak ada, terus Mama mau bantu ekonomi keluarga bagaimana? Kalau di kota boleh bisa kerja jadi pembantu rumah tangga. Tapi kalau di kampung begini kitong perempuan mau bikin apa? Kebun sudah tidak ada."

Kesimpulan

Dalam setiap pembangunan infrastruktur, merupakan satu hal yang lazim apabila masyarakat yang hidup di sekitarnya, apalagi yang menjadi korban pembangunan tersebut. mempunyai harapan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Hal yang sama juga terjadi pada orang-orang Kamanap dan Panduami, khususnya orang-orang dari Suku Busami. Sayangnya, harapan semacam itu seringkali tidak sesuai dengan yang diimpikan. Penulis telah menggambarkan harapan masyarakat adat Suku Busami terhadap pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas yang terhempas. Harapan untuk meningkatkan pendapatan ekonomi, terutama yang berada di Kampung Kamanap dan Panduami, tidak terjadi. Di samping hal itu, permasalahan kompensasi dan ganti rugi tanah dan tanaman dari pemerintah masih terus menjadi ganjalan, bagai duri dalam daging yang akan selalu memantik konflik. Selain dampak terhadap lingkungan dan ekonomi yang dihasilkan, kehadiran pembangunan infrastruktur yang menuai konflik justru berdampak buruk terhadap solidaritas sosial. Masyarakat pada akhirnya akan terpecah. Hal itulah kurang lebih yang terjadi pada masyarakat adat Suku Busami dalam menanggapi pembangunan Bandara Stevanus Rumbewas.

Daftar Pustaka

- Rahardi, F. 1989. "Ihwal Petani Berdasi." *Majalah Tempo*, September 12. Accessed September 09, 2020. https://majalah.tempo.co/read/kolom/21509/ihwal-petani-berdasi.
- Rumbekwan, Albert. 2019. "Peristiwa-Peristiwa Perang Suku/Tradisional Di Pesisir Utara Papua." In *Prosiding Seminar Hasil Penelitian Pengembangan Ipteks Dan Seni*, edited by Albert Rumbekwan. V. Jayapura: Lembaga Penelitian dan Pengembangan Masyarakan Universitas Cenderawasih.
- Tim Peduli Tanah Bandara Kamanap. 2011. "Sejarah Singkat Kampung Kamanap Dan Pembangunan Bandara Kamanap: Proposal Tim Peduli Tanah Bandara Kamanap."

- Wamla, Ibiroma. 2016. "Suku Biak, Suku Vikingnya Papua." January 4. Accessed March 20, 2020. https://historia.id/kultur/articles/suku-biak-suku-vikingnya-papua-PMLzX.
- Wardani, Dewasasri M. 2014. "Pelabuhan Dan Bandara Baru Diresmikan - Satu Harapan." *Satu Harapan*, December 20. Accessed September 09, 2020. http://www.satuharapan.com/read-detail/read/pelabuhan-dan-bandara-baru-diresmikan.

III

Janji Manfaat Di Balik Pengabaian Hak Masyarakat Adat Abun: Studi Atas Pembangunan Bandara Werur, Kabupaten Tambrauw, Provinsi Papua Barat

Oleh Yohanis Mambrasar

Latar Belakang

BANDARA Werur di Kabupaten Tambrauw adalah proyek Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Tambrauw yang dibangun dengan dalih percepatan akses untuk peningkatan ekonomi warga. Dengan adanya bandara, warga diyakinkan akan adanya perubahan tingkat kesejahteraan. Pemkab berasumsi keberadaan Bandara Werur akan mempercepat akses transportasi sehari-hari dan mempermudah kegiatan ekonomi warga karena bandara ini menghubungkan warga antar kampung dengan ibu kota Kabupaten Tambrauw maupun dengan kota-kota lainnya seperti Kota Sorong, Manokwari, serta kota-kota lainnya di Provinsi Papua Barat. Selain itu, Pemkab meyakini bahwa pembukaan rute penerbangan komersil domestik akan menyerap potensi wisatawan domestik dan internasional yang datang ke tempat wisata di Papua Barat, khususnya Raja Ampat.[33]

33 Pandangan Pemkab Tambrauw soal Bandara Werur ini salah satunya bisa dilihat dalam (Hamdani, 21 Oktober 2018)



Gambar 5: Bandara Werur *(Jasa Logistik 2018)*

Berdasarkan keyakinan tersebut, Pemkab Tambrauw kemudian menganggarkan Dana Otonomi Khusus Kabupaten Tambrauw sebesar 15 miliar dalam anggaran Tahun 2012 – 2014 serta menetapkan bekas bandara Sekutu di Kampung Werur sebagai lokasi pembangunan bandara milik Pemerintah Kabupaten Tambrauw (kumparanBISNIS, 13 Februari 2018). Proyek besar Pemerintahan Kabupaten Tambrauw ini kemudian berubah menjadi proyek nasional dengan mendapatkan suntikan dana sebesar 39 miliar dari Kementerian Perhubungan pada tahun 2014 (Fernandez, 22 September 2014) . Bandara ini pun ditetapkan sebagai salah satu proyek Pemerintah Pusat di Papua Barat.[34]

Penetapan ini, sayangnya, mengabaikan aspirasi warga Kampung Werur dan Suku Abun marga Yeblo Sah—dua komunitas warga yang menetap di sekitar areal Bandara Werur. Pengabaian ini kemudian menimbulkan konflik internal karena kemudian masyarakat di sekitar

34 Bandara ini usai dibangun pada Tahun 2017 dan diresmikan pada 13 Februari 2018 oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan(Iskana, 15 Februari 2018). Pemerintah Tambrauw langsung mengaktifkan penerbangan dengan melakukan kontrak bersama pihak maskapai Susi Air dan membuka rute penerbangan Tambrauw - Sorong dan Tambrauw - Manokwari, dengan jadwal penerbangan seminggu 2 kali, menggunakan pesawat jenis *twin otter.*

Bandara Werur terbelah di antara sikap pro dan kontra. Pendekatan pemerintah yang hanya melibatkan para elit kampung seperti kepala kampung dan beberapa orang dekat pemerintah melahirkan saling curiga di antara warga Werur dan Abun.

Tulisan ini akan menjelaskan lapisan konflik yang ditimbulkan oleh pembangunan Bandara Werur di Kabupaten Tambrauw. Pada bagian kedua penulis akan menjelaskan akar konflik yang timbul akibat pembangunan bandara. Pada bagian ketiga, penulis akan mengelaborasi tuntutan warga korban pembangunan bandara dan menjelaskan sejauh mana itu mempengaruhi protes warga. Terakhir, penulis akan menunjukkan beberapa temuan terkait fungsi dan manfaat Bandara Werur bagi warga Tambrauw secara umum untuk memberikan latar belakang yang lebih luas mengapa tuntutan warga Werur dan Abun pada akhirnya muncul.

Pembangunan Tanpa Kesepakatan

A. Orang-orang Bikar dan Abun di Kampung Werur

Kampung Werur, yang menjadi lokasi pembangunan Bandara Werur, merupakan salah satu kampung tua di Kabupaten Tambrauw, Provinsi Papua Barat. Pasca pemekaran Kabupaten Tambrauw pada 2008, kampung ini turut memekarkan lima kampung baru yaitu Kampung Werur Tambrauw (Wertam), Kampung Werwaf, Kampung Werur Timur (Wertim), Kampung Suyam dan Kampung Bukit. Seluruh wilayah dari Kampugn Werur dan lima kampung pemekaran baru ini sebagian lokasinya masuk dalam areal bandara. Batas pagar bandara berhadapan langsung dengan pagar rumah sebagian warga enam kampung ini. Beberapa rumah warga lainya juga telah dibongkar akibat pembangunan bandara ini.

Kampung Werur didirikan pada tahun 1920-1930-an oleh orang-orang Biak. Mereka, orang-orang Biak pendiri Kampung Werur ini adalah bagian dari orang-orang Biak di tanah Karon[35] yang hari

35 Tanah Karon adalah penyebutan yang lebih populer terutama di kalangan Orang Asli Papua (OAP) untuk seluruh wilayah yang secara administratif dikenal sebagai

ini dikenal sebagai orang Bikar, akronim dari Biak Karon. Cerita yang beredar di kalangan orang-orang tua Bikar yang penulis temui mengatakan bahwa orang Bikar mulai bermigrasi ke Tanah Karon pada akhir abad 18 hingga awal abad 19. Mereka menghitung masa titimangsa kedatangan orang-orang Bikar ke Tanah Karon dari kedatangan misionaris Jerman Carl Willem Ottow dan Johan Gottlod Gleiser ke Pulau Mansinam pada 1855. Pada saat itu menurut cerita orang tua mereka, orang-orang Bikar bahkan sudah menempati pesisir Tambrauw sebelum Belanda menaklukan Kerajaan Tidore, di masa kejayaan tentara Kurabesi.[36]

Migrasi orang Bikar di Tanah Karon inilah yang menjadi awal mula orang Biak tinggal di Kampung Werur hingga saat ini.

Orang Kampung Werur merupakan gerenasi kedua orang Biak yang menetap di Tambrauw. Sebelum kedatangan mereka, orang-orang Biak telah bermigrasi ke Tambrauw dan menempati pesisir-pesisir di wilayah Tambrauw sampai di wilayah pesisir tempat orang-orang Moi, suku besar di Kabupaten Sorong, berada. Mereka inilah yang pertama kali mengidentifikasi dirinya sebagai warga Biak Karon, atau biasa disebut Bikar. Saat itu, menurut cerita yang berkembang di kalangan orang-orang Bikar, belum banyak orang Abun, satu dari empat suku asli Tambrauw[37], bermukim di daerah pesisir pantai ini. Seorang warga yang penulis temui bahkan berani mengajukan hipotesa bahwa pada

---

Tambrauw. Orang-orang Biak Karon meyakini bahwa nama Karon itu adalah nama yang diberikan leluhur mereka untuk wilayah Tambrauw sekarang sejak kedatangan mereka yang pertama. Penyebutan Tambrauw untuk wilayah Karon sendiri baru muncul sejak tahun 2008 setelah pemekaran Kabupaten Tambrauw.

36 Kurabesi, atau Gurabesi, adalah nama yang lebih popular dari Sekmaferi, tokoh legendaris Papua yang hidup di abad 15. Gurabesi adalah pemimpin armada laut legendaris yang terdiri dari orang-orang Papua. Berasal dari Biak, Gurabesi dan armadanya kemudian berlabuh di daerah Kepulauan Raja Ampat dan menguasai wilayah ini setelah mengusir orang Sawai. Gurabesi dikenal terutama karena keberhasilannya membantu Sultan Tidore dalam menghancurkan armada Jailolo yang membuat ia kemudian diambil menantu oleh sultan. Lebih lanjut soal Gurubesi bisa dibaca dalam (Widjojo 2013).

37 Suku asli lainnya adalah Suku Mea, Suku Ireres, dan Suku Impur.

saat generasi orang Bikar mulai datang ke Tambrauw, orang-orang Abun semuanya bermukin di dusun-dusun mereka yang terletak di balik gunung—mereka tersebar dalam kelompok-kelompok kecil di sekitar pengunungan Tambrauw. Meskipun demikian, warga Abunlah pemilik tanah di sepanjang pesisir Tambrauw, hingga hari ini. Kampung Werur sendiri, yang sebagiannya menjadi tempat pembangunan bandara, berdiri di atas tanah ulayat marga Yeblo Sah, salah satu marga Suku Abun.

Kontak orang Bikar dengan suku Abun terjadi setelah orang Biak menetap di wilayah yang hari ini dikenal sebagai Kampung Werur dan Kampung Sausapor. Hubungan ini dimulai ketika orang-orang Biak mulai mengenalkan agama pada suku Abun. Dari hubungan ini, setelah sekian lama hidup terpencar-pencar dan nisbi tertutup dari jangkauan pihak luar, orang-orang Abun kemudian membangun kampung-kampungnya sendiri. Hari ini, kampung orang Abun terdekat dari Kampung Werur yang ditinggali oleh banyak orang Abun adalah Kampung Werbes (Werur Besar) dan Kampung Sausapor. Jarak antara Kampung Werbes dengan Kampung Werur sangat dekat yaitu 1 km, sedangkan jarak Kampung Sausapor dengan Werur tidak telalu dekat yaitu sekitar 15 – 20 km.

Betapapun relasi antara orang Bikar di Kampung Werur dan orang Abun telah terjalin sejak lama, hingga hari ini secara demografis Kampung Werur nisbi homogen. Hal ini membuat Kampung Werur berbeda dengan kampung sekitar yang memiliki proporsi penduduk yang cukup besar dari suku Papua lain atau pendatang. Semua narasumber yang penulis temui bahkan mengajukan klaim bahwa semua penduduk Werur adalah orang Bikar.

Klaim ini tidak sepihak karena narasumber dari orang-orang Abun yang tinggal di kampung sekitar, juga mengatakan hal yang sama. Sampai hari ini, orang-orang sekitar Kampung Werur menyebut kampung ini sebagai kampung orang Bikar—sebutan yang tidak didapatkan kampung-kampung lain. Meskipun demikian, penulis menemukan beberapa warga Kampung Werur yang tidak berasal dari Suku Biak. Mereka menjadi orang Werur melalui jalur perkawinan, satu

hal yang nampaknya telah terjadi dalam waktu yang lama. Apapun itu, komposisi demografis tersebut telah membentuk model kepemilikan tanah yang khas di Kampung Werur.

Tanah dalam sistem adat Abun pada dasarnya dimiliki secara kolektif. Semua anggota marga memiliki dan mengelola tanah secara bersama-sama dengan penguasaan berada di tangan kaum laki-laki secara penuh. Meskipun demikian, laki-laki tidak secara mutlak bisa menentukan penggunaan tanah adat. Perempuan memegang peranan penting dalam penentuan pemanfaatan tanah, sehingga laki-laki Abun harus mendapatkan persetujuan dari perwakilan perempuan yang telah dimandatkan dalam marga sebelum mengambil keputusan penting terkait lahan adat. Ini termasuk juga dalam soal pelepasan tanah untuk pihak atau proyek tertentu yang akan masuk pada wilayah mereka. Adalah kewajiban para lelaki untuk berunding dengan perwakilan perempuan untuk mengambil kesepakatan bersama.

Seperti sudah disebutkan sebelumnya, Kampung Werur berdiri di atas tanah adat Marga Yeblo Sah. Posisi ini, meskipun demikian, tidak lantas membuat hak pengelolaan tanah berada di tangan mereka. Selama beberapa generasi, secara adat orang-orang Yeblo Sah telah memberikan hak pengelolaan tanah kepada orang-orang Bikar di Kampung Werur. Tidak ada yang tahu kapan persisnya proses ini berlangsung. Baik orang Bikar dan Orang Yeblo Sah hanya saling mengetahui dan memahami bahwa proses itu telah terjadi sejak masa ketika Kampung Werur baru dibangun. Latar historis ini membuat orang-orang Bikar, orang Werur, miliki hak untuk mendiami serta mengelola atau melakukan pembangunan atas tanah sesuai batas-batas yang telah ditentukan. Hak pengelolaan dan penggunaan tanah inilah yang kemudian diwariskan secara turun-temurun dan yang hari ini dipegang oleh orang-orang Bikar di Kampung Werur.

Laiknya orang Abun, orang Bikar di Kampung Werur juga mengelola lahannya secara kolektif. Proses pengambilan keputusan penggunaan hak kelola pun sepenuhnya berada di tangan laki-laki. Yang membedakan adalah tidak ada mekanisme persetujuan dari perempuan dalam proses pelepasan lahan. Hal ini karena mekanisme

pengalihan fungsi dan kepemilikan lahan hanya ada pada Marga Yeblo Sah. Ini juga termasuk di lahan yang kemudian menjadi lokasi Bandara Werur. Setidaknya mekanisme itu terjaga sampai masuknya proyek pembangunan bandara.

B. Penggusuran lahan tanpa sosialisasi dan kesepakatan

Pembangunan Bandara Werur bisa dikatakan telah menggangu sistem kepemilikan lahan yang berlaku di Kampung Werur selama beberapa generasi. Proyek besar pemerintah ini masuk ke Kampung Werur tanpa sosialisasi dan kesepakatan—melangkahi dua hak yaitu hak marga Yeblo Sah sebagai pemilik hak ulayat, yang berkuasa penuh atas wilayah Kampung Werur, termasuk Lokasi Bandara, dan hak orang Werur untuk menetap mengelola tanah tersebut sebagai perkampungan warga, berkebun dan beraktivitas lainnya di sepanjang areal bandara dan seluruh areal Kampung Werur. Tanpa membicarakan tentang berapa luas lahan yang akan dipakai dan nilai ganti rugi yang lazimnya muncul dalam banyak proyek pembangunan manapun, pemerintah mendatangkan mesin buldoser dan ekskavator. Secara sepihak mereka melakukan pengurusan lahan.

Penggusuran lahan ini dimulai pada Bulan September 2012.

Mama Elsa Mayor (50) seorang warga Werur yang lahan kebunnya digusur menuturkan betapa cepatnya proses penggusuran lahan warga terjadi. "*Waktu datang sore itu sa ribut (marah) dorang karena dong belum bicara tapi alat berat su turung*". Alat-alat berat beroperasi sebelum ada sosialisasi yang memadai dan negoisasi (wawancara tanggal 17 Agustus 2019).

Pengakuan yang sama juga disampaikan oleh anggota marga Yeblo Sah pemilik hak ulayat yang juga merupakan mantan Wakil Bupati Tambrauw. Mantan wakil bupati tersebut mengatakan bahwa sejak awal pembangunan bandara ini pemerintah tidak melakukan pembicaraan dengan orang-orang Yeblo Sah sebagai pemilik hak ulayat. Artinya, pembangunan bandara dilakukan tanpa ada kesepakatan. Iamembenarkan keterangan yang disebutkan oleh orang Werur perihal tidak adanya kesepakatan pemerintah dengan mereka. Katanya,

"Pembangunan prosesnya tidak melibatkan kami punya orang tua BIKAR. Belum ada kesepakatan antara pemerintah, tokoh masyarakat (Bikar) dan pemilik hak ulayat (orang Yeblo Sah) tentang berapa harga permeter, berapa harga ganti rugi tanaman tumbuh"(wawancara tanggal 14 Agustus 2020) .



Gambar 6: Aktivitas Pembangunan Bandara (Dokumentasi Penulis)

Proses pengambilan lahan yang tidak transparan dan sepihak tersebut merugikan warga Werur karena menghilangkan kebun serta segala isi tanaman mereka. Kelapa, pisang, mangga dan tanaman buah lainnya, serta beberapa bangunan rumah yang menjadi sandaran dan tempat hidup orang-orang Werur disingkirkan begitu saja dengan dalil pembangunan dan pertumbuhan ekonomi tanpa proses sosialisasi dan negoisasi yang memadai.

Inisiatif baik dari warga Werur maupun orang-orang Yeblo Sah bukannya tidak pernah ada. Pada September 2012, Warga Werur melalui perwakilan beberapa tokoh muda pernah melakukan audiensi dengan Bupati Tambrauw dikantornya untuk meminta penjelasan Pemerintah atas keberadaan kontraktor yang membawa bulldozer ke lahan warga

kampung Werur. Dalam pertemuan itu, mereka meminta Bupati Gabriel Asem, para pejabat terkait, dan pimpinan DPRD Tambrauw melakukan dialog dengan warga Werur untuk menjelaskan rencana pembangunan bandara.

Rapat terbuka antar warga Werur dengan Pemerintah ini kemudian dilakukan pada akhir September 2012 di Balai Kampung Werur. Sayangnya, dalam pertemuan yang dihadiri Bupati dan Ketua DPRD ini, hanya segelintir orang yang terdiri dari Kepala Distrik, Kepala Kampung Werur, dan beberapa orang terdekat kepala kampung yang hadir. Dalam pertemuan ini, tidak ada kesepakatan antara warga kampung dengan Pemerintah. Warga juga tidak mendapat penjelasan tentang besar lahan yang digunakan, kajian AMDAL tentang dampak keberadaan bandara bagi mereka, serta mekanisme pemenuhan hak-haknya atas tanah dan tanaman tumbuh mereka yang digusur. Dalam pandangan warga, Pemerintah telah mengambil keputusan sepihak di hadapan para anggota DPRD, kepala distrik, kepala kampung dan orang-orang terdekatnya.



Gambar 7: Sarlota Yeblo, salah seorang narasumber (Dokumentasi Penulis)

Di luar itu semua, kajian AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) yang menjadi prasyarat mutlak untuk mendapatkan izin lingkungan dalam setiap aktivitas pembangunan (Pasal 1 ayat (35) UU No. 32 Tahun 2009) kemungkinan besar tidak pernah dilakukan di Werur. Ini karena tidak ada orang Werur yang mengaku pernah terlibat, bertemu, atau sekedar melihat tim survei atau penelitian yang menanyakan rencana pembangunan bandara.

Kesaksian warga ini dikonfirmasi oleh keterangan beberapa warga Werur, salah satunya Yosias Paraibabo, mantan anggota DPRD Kabuapten Tambrauw yang merupakan orang dekat Bupati Gabriel Asem. Mereka mengakui bahwa sebelum pembangunan bandara Pemkab Tambrauw, mereka telah membuat dua forum di Kota Sorong pada 2012 untuk membicarakan pembangunan Bandara Werur. Forum ini dihadiri oleh mereka sebagai perwakilan warga, namun dalam pertemuan itu tidak dijelaskan kajian AMDAL, tidak pula ada proses persetujuan—dalam pertemuan itu pemerintah hanya menjelaskan rencana pembangunan bandara(wawancara tanggal 2 Januari 2020).

Sarlota Yeblo, tokoh perempuan Abun Yeblo Sah, mengatakan bahwa, sebagaimana orang Werur, mereka sebagai pemilik hak ulayat buta juga tidak tahu-menahu informasi pembangunan bandara. *"Keluarga (Yeblo Sah) tidak diberikan AMDAL jadi kita buta dengan bandara ini,"* tutur Sarlota setelah penulis menjelaskan soal AMDAL dan informasi mengenai dampak pembangunan yang mestinya orang-orang Yeblo Sah juga dapatkan(wawancara tanggal 15 Agustus 2019).

Sosialisasi secara umum dan upaya mendapatkan kesepakatan warga baru dilakukan Pemerintah setelah proyek ini telah dibangun dan setelah warga melakukan protes. Pemerintah menggunakan berbagai cara melakukan pendekatan kepada warga untuk mengambil hati warga agar berkompromi. Beberapa trik digunakan oleh pemerintah untuk menenangkan warga, di antaranya menjanjikan akan merekrut anak-anak mereka sebagai pegawai negeri, memberikan sejumlah uang kepada mereka sebagai uang denda atau uang permohonan maaf karena tanah warga digunakan tanpa adanya kesepakatan, dan bahkan memberikan jabatan kepala kampung kepada beberapa warga pemilik hak ulayat.

Sosialisasi AMDAL kepada warga baru dilakukan 2 tahun kemudian yaitu pada Tahun 2014 di Hotel Cartenz Sorong, itu pun hanya dilakukan kepada beberapa orang kepala Kampung dan Tokoh Masyarakat pro pemerintah, sebagai perwakilan warga Werur dan warga Abun. Dalam pertemuan ini, tidak ada pembicaraan tentang kesepakatan antar warga dam pemerintah tentang penggunaan lahan atau tentang nilai ganti rugi.

Setelah sosialisasi tersebut, Pemkab Tambrauw menentukan nilai ganti rugi tanah kepada orang-orang Yeblo Sah sebesar Rp. 10.000 per meter persegi. Harga tanah ini ditentukan tanpa merujuk pada peraturan yang pasti karena Pemerintah berdalih belum memiliki peraturan daerah yang mengatur nilai harga tanah sebagai rujukan pembayaran ganti rugi tanah/lahan bandara. Selain tanah, Pemkab Tambrauw juga menentukan secara sepihak ganti rugi pohon; perpohon, kelapa yang telah berbuah (produksi) dihargai Rp. 200.000, sementara bagi yang belum berbuah dihargai Rp. 100.000. Pohon Mangga dan pohon jambu biji perpohonnya dihargai Rp.300.000-Rp.500.000. Semua tawaran harga ini ditolak oleh orang-orang Yeblo Sah karena sampai bandara diresmikan, mereka merasa belum pernah memberikan persetujuan atas penggunaan lahan bandara (wawancara dengan Yance Padwa tanggal 17 Agustus 2019 dan dengan NY tanggal 15 Agustus 2019) .

Penentuan harga secara sepihak oleh pemerintah ini sangat merugikan warga karena pohon kelapa dan mangga ditanam sendiri dan dirawat selama bertahun-tahun oleh warga, apalagi kedua pohon ini telah menjadi komoditas utama warga dalam memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Nilai yang ditentukan pemerintah ini tidak sebanding dengan pendapatan mereka dari tanaman ini karena nilai penjualan panen kelapa dan mangga dalam satu tahun lebih tinggi dibandingkan harga ganti rugi yang diberikan pemerintah setelah menggusur kebun mereka.

Tuntutan Ganti Rugi dan Protes Warga

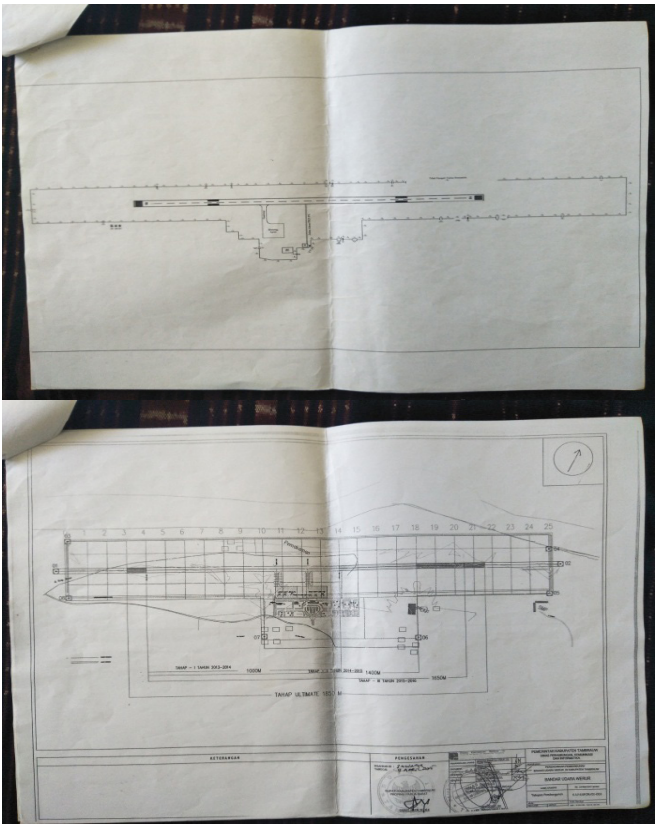
A. Tuntutan Ganti Rugi

Hingga kini informasi dan detil proyek yang jamak ditemui di areal pembangunan proyek pembangunan infrastruktur milik pemerintah

tidak pernah terpancang di lokasi pembangunan bandara. Sampai bandara selesai dibangun oleh pemerintah, warga Werur dan Abun hanya memperoleh informasi lisan pada pertemuan-pertemuan formal dan informal yang diselenggarakan oleh pemerintah, atau melalui informasi yang sangat minim tersedia di media massa. Informasi pembangunan Bandara Werur ini memang terkesan tertutup. Warga Werur maupun orang-orang Yeblos Sah yang penulis temui secara seragam mengaku tidak mengetahui ihwal pembangunannya, termasuk persoalan administrasinya.

Hingga kini, misalnya, tidak satu pun warga Werur atau warga Abun pemilik hak ulayat mendapatkan dokumen lengkap pembangunan Bandara Werur baik itu berupa RAB, Surat Keputusan Pemerintah, Kajian AMDAL, LPJ Pemerintah dan dokumen-dokumen terkait lainnya tentang pembangunan Bandara Werur. Satu-satunya lembar dokumen yang dimiliki warga adalah sketsa gambar, bagian dari dokumen Master Plan, yang kini dipegang oleh salah satu tetua adat pemegang hak ulayat.[38]

38 Penulis telah bertemu dengan semua tetua atau tokoh-tokoh kunci warga Yeblo pemilik hak ulayat, serta sejumlah warga Werur yang terdiri dari kepala Kampung maupun warga untuk menanyakan dokumen lengkap pembangunan bandara, namun tidak ada satupun dari mereka yang diberikan dokumen lengkap. Keterangan yang sama juga penulis peroleh ketika melakukan verifikasi keterangan warga dengan mewawancarai orang-orang Pemerintah yang tinggal di Kampung Werur, seperti Wakil Bupati Tambrauw dan anggota DPRD. Mereka mengatakan bahwa mereka tidak mengetahui dokumen-dokumen pembangunan Bandara Werur. Penulis juga telah beberapa kali menghubungi pegawai dinas perhubungan Kabupaten Tambrauw maupun para anggota DPR Kabupaten Tambrauw untuk meminta dokumen pembangunan bandara namun tidak diberikan tanpa alasan yang jelas.



Gambar 8: Sketsa gambar pembangunan bandara lampiran dokumen Master Plan yang dimiliki oleh salah satu tetua adat (Dokumentasi Penulis)

Tertutupnya informasi proyek bandara ini juga terjadi pada kerja sama penggunaan material timbunan (tanah dan batu) yang dilakukan antara warga pemilik material dan pihak kontraktor. Seorang warga bercerita bahwa pemilihan empat warga dan juga penentuan nilai harga tanaman tumbuh sepenuhnya ditentukan oleh pemerintah. Begitupun kesepakatan dan transaksi pembayaran—semuanya tidak menggunakan bukti tertulis atau menggunakan kwitansi sebagai nota transaksi pembayaran.

Yance Padwa, mantan Kepala Kampung Werur, mengatakan (wawancara tanggal 17 Agustus 2019) bahwa ia bersama warga kampung telah meminta dokumen pembangunan bandara agar warga mengetahui proyek ini. Namun pemerintah terkait dan pihak kontraktor tidak memberikannya tanpa alasan yang jelas. "Tidak jelas," kata Yance, "kontraktornya siapa, dana proyeknya berapa, tidak ada juga papan info proyek". Akibatnya warga kewalahan mendeteksi berapa lahan mereka yang digunakan Pemerintah—ini kemudian membuat mereka kesulitan mengetahui berapa kerugian yang mereka alami dan bagaimana mekanisme pemulihan hak mereka.

Apa yang dirasakan oleh Warga Kampung Werur ini jelas bertentangan dengan pernyataan Bupati Tambrauw kepada berbagai media massa. Menurut bupati, tahap pertama pelepasan lahan dan pembersihan lahan telah tuntas dilakukan. Dalam satu keterangan (Sukmana, 22 September 2014) bupati malah membeberkan nilai proyek dan detil proyek termasuk di dalamnya pembayaran ganti rugi tanah dan tanaman tumbuh. "Lahannya 200 hektar, disitu ada hak ulayat dan tanah garapan. untuk garapan kita ganti dana Rp 6 milyar, untuk run way Rp 3 milyar untuk lahan, total Rp 9 milyar," kata Bupati.

Pernyataan Bupati di atas tidaklah benar karena pada kenyataannya bukan saja tanaman tumbuh dan material timbunan yang belum dilunasi, tetapi juga lahan bandara sepersen pun belum dilunasi Pemerintah. Untuk lahan bandara, pemerintah baru membayar uang denda atau uang malu kepada warga pemilik hak ulayat sebesar Rp. 1.150.000.000 (satu milyar seratus lima puluh juta rupiah); warga Yeblo kemudian membagi uang ini kepada warga di Kampung Sausapor, Werbes, Bikar dan warga Bikar di Werur. Uang denda ini tidak termasuk dalam hitungan uang ganti rugi karena merupakan uang permohonan maaf pemerintah kepada pemilik hak ulayat karena telah melakukan pembangunan bandara tanpa adanya kesepakatan—sesuai mekanisme adat penyelesaian sengketa tanah warga Abun.

Adapun tanaman tumbuh dan material timbunan milik warga tidak dibayar secara seluruhnya. Pemerintah dan pihak kontraktor hanya membayar separuh saja, itupun setelah pemerintah secara sepihak

menetapkan harga pembayaran tanaman tumbuh seperti kelapa, mangga, dan jambu biji (*geawas*). Untuk pohon kelapa, misalnya, oleh pemerintah telah ditentukan perpohon bagi pohon kelapa yang berbuah (produksi) harganya Rp. 200.000 dan yang belum berbuah perpohon harganya Rp. 100.000. Pembayaran ini tidak semuanya terealisasi karena tidak semua tanaman kebun warga dibayar secara baik dan adil.

Mama Regina Mambrasar, salah seorang pemilik kebun yang ikut tergusur, (wawancara tanggal 17 Agustus 2019) mengatakan Pemerintah berjanji untuk melunasi tanamannya telah digusur tetapi hingga penelitian ini dilakukan janji tersebut belum dilunasi. Regina berkata, "pembayaran tanaman tumbuh, bayar separuh, separuh tunggu tapi belum dibayar." MW, warga lainnya,(interview tanggal 18 Agustus 2019) bercerita tentang upaya dirinya dan beberapa warga untuk bertemu Sekertaris Daerah Kabupaten Tambrauw dalam rangka meminta pembayaran ganti rugi atas penggusuran fondasi bangunan rumah mereka yang berukuran 8x6 meter. "Kami sudah ketemu dengan Sekda, tapi tidak tanggapi."

B. Protes Warga

Sebagaimana dijelaskan oleh penulis di sub-bab sebelumnya, ketidakjelasan informasi dan ketidakjelasan proses ganti rugi lahan dan tanaman merupakan problem yang sejak awal muncul dalam proses pembangunan Bandara Werur. Problem-problem tersebut juga sejak awal telah menimbulkan banyak protes langsung dari warga setempat. Protes warga ini secara umum terdiri dari dua bentuk. *Pertama*, protes yang dilakukan oleh warga Werur karena tidak setuju pembangunan bandara di kampung Werur pada bekas Bandara Sekutu. *Kedua*, protes yang dilakukan warga karena menuntut ganti rugi yang dilakukan warga Werur pemilik kebun dan tanaman tumbuh dan warga Abun pemilik hak ulayat.

Protes pertama warga Werur terhadap pembangunan bandara dilakukan saat pertemuan dengan bupati Gabriel Asem dan pejabat pemerintah lainnya di Aula Balai Kampung Werur pada tahun 2012, dalam agenda pertemuan warga Werur dengan Bupati Tambrauw

yang menjelaskan tentang tujuan pembangunan bandara. Protes kedua dilakukan oleh sebagian warga Werur seminggu kemudian setelah dalam pertemuan tatap muka dengan dengan Bupati, warga Werur melarang pihak kontraktor melanjutkan penggusuran sebagian lokasi bandara karena belum ada kesepakatan. Warga lalu bereaksi menghentikan aktivitas penggusuran lahan. Aksi ini segera direspon pemerintah dengan menurunkan tentara dari Koramil Sausapor.

Orang-orang Yeblo Sah juga secara sporadis berkali-kali melakukan protes ganti rugi lahan dengan melakukan aksi penghentian buldozer. Mereka bahkan sempat memalang bandara beberapa jam sebelum diresmikan pada 13 Februari 2018. Salah satu protes terbaru dilakukan dilakukan oleh Soleman Mambrasar yang memalang bandara dengan menaruh dahan pohon pada *runway* bandara beberapa menit sebelum pesawat mendarat. Aksi menuntut ganti rugi timbunan material ini tidak lama setelah pemerintah meresmikan Bandara Werur. Dalam aksi itu, Soleman Mambrasar dan dua warga lainnya juga menahan tiga mesin ekskavator dan beberapa mesin lainnya milik pihak kontraktor sebagai jaminan (wawancara dengan Soleman Mambrasar tanggal 17 Agustus 2019).

Janji Kosong Akses Transportasi

Masyarakat Tambrauw memiliki tiga jalur akses transportasi untuk menjangkau antar kampung dan ke Kota terdekat seperti Kota Sorong dan Kota Manokwari. Dua jalur akses transportasi utama mereka adalah kapal laut dan angkutan darat seperti mobil dan motor roda dua. Waktu tempuh serta daya tamping yang dianggap terbukti cukup menjawab semua kebutuhan warga membuat sarana-sarana transportasi di atas menjadi pilihan utama yang paling strategis dan efektif bagi warga Tambrauw. Ini yang membedakan sarana-sarana transportasi tersebut dengan pesawat jenis Twin Otter yang baru beroperasi pasca bandara diresmikan.



Gambar 9: Pesawat Jenis Twin Otter di Bandara Werur (Siregar, 15 Februari 2018)

Warga Tambrauw khususnya yang bermukim di dekat bandara lah yang lebih banyak menggunakan pesawat, itu pun juga kebanyakan bagi warga yang melakukan perjalanan yang sifatnya mendesak. Transportasi pesawat tidak menjadi sarana transportasi utama warga Tambrauw untuk perjalanan ke berbagai kota terdekat maupun perjalanan antarkampung dan dari kampung ke Ibu Kota Kabupaten Tambrauw, karena pesawat mustahil menjangkau kampung-kampung dan tidak dapat mengangkut barang bawaan warga dalam jumlah besar, khususnya barang jualan atau barang kebutuhan harian. Keterbatasan itu membuat pesawat tidak menjadi pilihan transportasi utama warga. Ini juga sekaligus membantah argumentasi pemerintah dalam pembangunan Bandara Werur.

Dalam banyak kesempatan pemerintah berdalih bahwa pesawat akan menjawab kebutuhan masyarakat atas akses transportasi yang menurut mereka sekaligus berguna untuk menunjang pembangunan Kabupaten Tambrauw. Alih-alih itu terbukti, Bandara Werur kini hanya berfungsi sebagai sarana transportasi tambahan bagi warga untuk bepergian ke Kota Manokwari atau Kota Sorong.

Bagi warga yang melakukan aktivitas ekonomi, kapal laut masih menjadi sarana transportasi utama untuk mengangkut barang. Anton Langgodai, seorang petani di Kampung Werur, mengatakan (wawancara tanggal 1 Januari 2020) meskipun pesawat telah beroperasi, namun transportasi bagi petani untuk mengangkut hasil tani mereka ke pasar masih sangat sulit. Ia mengatakan bahwa "*tidak ada dampak pertumbuhan ekonomi semenjak bandara ini dioperasikan, transportasi bagi kami petani untuk dagangkan hasil tani kami masih susah.*" Hermanto Mambrasar, seorang PNS Pemkab Tambrauw yang memiliki usaha kios, mengamini pernyataan Langgodai. Harga komponen sembako yang berasal dari luar daerah pun tidak lantas menjadi lebih murah pasca pembangunan bandara (wawancara tanggal 1 Januari 2020).

Alasan mengapa pesawat tidak dapat memenuhi kebutuhan transportasi warga terang benderang sebenarnya. Sebanyak 90 persen warga Tambrauw merupakan warga petani dan tinggal di berbagai kampung di pedalaman dan pesisir pantai. Dari sini saja terlihat bahwa yang warga butuhkan hanya sarana transportasi darat dan kapal laut atau angkutan laut lainnya yang dapat mengangkut barang bawaan mereka termasuk barang dagangan mereka dengan lebih baik dari sekarang. Jarak tempuh yang nisbi dekat antara Kabupaten Tambrauw dengan Kota Sorong dan Kota Manokwari atau antar kampung di Tambrauw juga membuat mobil dan kapal menjadi sarana utama yang paling efektif dan efisien bagi warga.

Argumentasi pembangunan bandara sebagai sumber pendapatan PAD karena bandara Werur akan didesain sebagai bandara komersial pun lebih merupakan argumentasi asal-asalan Bupati Gabriel Asem yang sangat tidak berdasar kajian yang matang. Harapan bupati bahwa Bandara Werur akan menjadi bandara transit bagi para turis ke Kabupaten Raja Empat tidak realistis karena beberapa hal. *Pertama* adalah karena posisi dan fasilitas yang dimiliki Bandara Werur. Bandara Werur tidak akan menjadi bandara transit karena sudah ada Bandara Domine Eduard Osok (Bandara DEO) Sorong yang lebih strategis menghubungkan para wisatawan dengan Kabupaten Raja Empat serta memiliki fasilitas pendukung yang jauh lebih memadai. Fasilitas dan

jarak tempuh yang lebih dekat dan cepat antara Bandara DEO Sorong dengan Kabupaten Raja Emat sebagai pusat tujuan para wisatawan, dan bahkan ke beberapa tempat pariwisata di Tambarauw, tentunya menjadikan Bandara DEO sebagai bandara transit utama di Papua Barat. Ini akan membuat Bandara Werur tidak bisa menggantikan atau menyaingi Bandara DEO sebagai bandara transit utama utama para sebagaimana digagas pemerintah Tambrauw. Alih-alih, Bandara Werur hanya akan berfungsi sebagai bandara perintis yang melayani pesawat jenis pilatus dan twin otter dengan jenis maskapai seperti Susi Air atau Trigana untuk pesawat jenis kecil.

Kedua adalah karena jumlah penumpang. Minimnya pengguna pesawat di Kabupaten Tambrauw akan membuat sulit pihak maskapai manapun membuka rute penerbangan di Bandara Werur. Jumlah penduduk Tambrauw masih tergolong sedikit. Dengan mayoritas penduduk Kabupaten Tambrauw merupakan petani[39] yang lebih memilih menggunakan kapal dan mobil tentunya membuat pengguna pesawat di Tambrauw akan sangat sedikit. Penulis mendapatkan beberapa cerita tentang sedikitnya jumlah pengguna pewat dapat dideteksi melalui jumlah penumpang pada pesawat jenis Susi Air yang kini telah beroperasi di Bandara Werur untuk melayani rute penerbangan Tambrauw-Sorong dan Tambrauw-Manokwari. Meskipun demikian, dalam proses pencarian data lapangan, penulis tidak bisa menkonfirmasi kabar ini, baik kepada pihak pengelola maupun dari dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pihak bandara.

Penutup

Lebih dari dua tahun sejak diresmikan dan beroperasi tanpa menjawab janji kesejahteraan yang telah dibawa oleh Bupati Kabupaten Tambrauw Gabriel Asem, Pemkab Tambrauw kini berniat mengalih-

39 Menurut data Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong (2020:45), lebih dari separuh dari total angkatan kerja sebesar 6.546 di Kabupaten Tambrauw bekerja di sektor pertanian.

fungsikan penggunaan Bandara Werur. Bandara yang telah membuat orang-orang Werur dan Yeblo Sah kehilangan banyak lahan tanpa proses pemberian ganti rugi yang memadai itu berencana dijadikan sebagai Lapangan Udara Angkatan Laut (Lanudal) Wing III dan Pangkalan terdepan ARMADA III TNI AL. Pihak TNI AL telah melakukan pembicaraan dengan Bupati Gabriel Asem dan sejumlah pejabat daerah lainnya untuk menggunakan Bandara Werur sebagai pangkalan militer. Tercatat pada tanggal 07 Agustus 2018 pihak TNI AL dengan Pemerintah Kabupaten Tambrauw yang dipimpin langsung oleh Bupati Gabriel Asem telah melakukan pertemuan membicarakan niat TNI AL ini, bahkan pihak TNI AL telah melakukan uji coba pendaratan di Bandara Werur (Rahanyamtel, 7 Agustus 2018).

Rencana pengalihan fungsi bandara dari bandara sipil ke militer oleh Bupati Gabriel Assem sampai penelitian ini selesai belum mendapatkan penolakan dari warga, setidaknya demikian yang terlihat di permukaan. Meskipun demikian, langkah tersebut secara tidak langsung menguatkan pendapat warga Werur dan orang-orang Abun Yeblo Sah soal ketidakefektifan pembangunan Bandara Werur sebagai sarana transportasi warga. Langkah tersebut sekaligus membantah argumentasi awal pemerintah kepada publik Tambrauw, juga orang-orang Kampung Werur dan Abun tentang manfaat bandara bagi kehidupan mereka.

Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. 2020. *Kabupaten Tambrauw Dalam Angka 2020*. Sorong. Accessed September 14, 2020.
- Fernandez, Mg N. 2014. "Kembangkan Bandara Rp39 M, Kemenhub-Pemkab Tambrauw Teken MoU." *bisnis.com*, September 22. Accessed September 14, 2020. https://ekonomi.bisnis.com/read/20140922/98/259068/kembangkan-bandara-rp39-m-kemenhub-pemkab-tambrauw-teken-mou.
- Hamdani, Trio. 2018. "Jokowi Bangun Bandara Werur, Bekas Peninggalan Perang Dunia II." *detikfinance*, October 21.

Accessed September 14, 2020. https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4266423/jokowi-bangun-bandara-werur-bekas-peninggalan-perang-dunia-ii.
- Iskana, Febrina R. 2018. "Ke Papua, Menteri Jonan Resmikan Sejumlah Proyek Infrastruktur Energi." *www.kontan.co.id*, February 15. Accessed September 14, 2020. https://industri.kontan.co.id/news/ke-papua-menteri-jonan-resmikan-sejumlah-proyek-infrastruktur-energi.
- Jasa Logistik. 2018. "Bandara Werur – Tambrauw, Bandara Tua Yang Dibangun Kembali." kargoku.id.
- kumparanBISNIS. 2018. "Jonan Resmikan Bandara Werur Dan PLTMH Warabiai Di Papua Barat." *kumparan*, February 13. Accessed September 14, 2020. https://kumparan.com/kumparanbisnis/jonan-resmikan-bandara-werur-dan-pltmh-warabiai-di-papua-barat/full.
- Langgodai, Anton. 01/01//2020. Interview by Y. Mambrasar. 01/01//2020. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- Mambrasar, Hermanto. 2020. Interview by Y. Mambrasar. January 1, 2020. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- Mambrasar, Regina. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 17, 2019. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- Mambrasar, Soleman. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 17, 2019. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- Mantan Wakil Bupati Tambrauw. 2020. Interview by Y. Mambrasar. August 14, 2020. Sorong.
- Mayor, Elsa. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 17, 2019. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- MW. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 18, 2019. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- NY. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 15, 2019. Kampung Sausapor, Kabupaten Tambrauw.
- Padwa, Yance. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 17, 2019. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.
- Paraibabo, Yosias. 2020. Interview by Y. Mambrasar. January 2,

2020. Kampung Werur, Kabupaten Tambrauw.

- Rahanyamtel, Ahmad. 2018. "TNI-AL Berencana Jadikan Bandara Tambrauw Sebagai LANUDAL Wing Udara 3." *SORONGSAYA.co*, August 7. Accessed September 14, 2020. https://sorongraya.co/metro/tni-al-berencana-jadikan-bandara-tambrauw-sebagai-laudal-wing-iii/.
- Siregar, Maulina. 2018. "Bandara Weruru Papua Barat : Bekas Pangkalan Udara Saat Perang Dunia II: Susi Air Layani Penerbangan Rute Sorong-Werur." *Travia*, February 15. Accessed September 14, 2020.
- Sukmana, Yoga. 2014. "Bandara Di Papua Barat Akan Dibangun Di Lahan Bekas Pangkalan Militer Sekutu." *Kompas.com*, September 22. Accessed September 14, 2020. https://money.kompas.com/read/2014/09/22/121609226/Bandara.di.Papua.Barat.Akan.Dibangun.di.Lahan.Bekas.Pangkalan.Militer.Sekutu.
- Widjojo, Muridan S. 2013. *Pemberontakan Nuku: Persekutuan lintas budaya di Maluku-Papua sekitar 1780-1810*. Depok: Komunitas Bambu.
- Yeblo, Sarlota. 2019. Interview by Y. Mambrasar. August 15, 2019. Kampung Sausapor, Kabupaten Tambrauw.

IV

Harapan Kesejahteraan, Tuntutan, dan Kecemasan Orang-Orang Mbaham-Matta: Laporan Dampak Pembangunan Jalan TransBomberai di Kabupaten Fak-Fak

Oleh Waldine Praxedes Meak

Pendahuluan

AWAL Oktober 2013, di hadapan 1.200 pejabat eksekutif perusahaan dan berbagai kepala negara di acara Konferensi Tingkat Tinggi Forum Kerjasama Asia Pasifik (APEC) yang berlangsung di Nusa Dua, Bali, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) menutup pidato pembukaanya dengan pernyataan yang lugas dan terang-terangan tentang masa depan pembangunan Indonesia. "Dalam waktu 14 tahun ke depan," kata SBY, demikian biasa presiden dipanggil, "kami menargetkan 460 miliar US$ untuk investasi di 22 kegiatan ekonomi utama, yang terintegrasi dalam delapan program, yang mencakup pertambangan, energi, industri, kelautan, pariwisata dan telekomunikasi." Apa yang dikatakan SBY sesungguhnya sudah dimulai oleh pemerintahannya sejak dua tahun sebelumnya melalui megaproyek bernama Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 (MP3EI). Program pembangunan unggulan Pemerintahan SBY tersebut diluncurkan secara publik pada tanggal 27 Mei 2011 setelah tujuh hari sebelumnya mendapatkan landasan legal-formal melalui Peraturan Presiden No.32 tahun 2011.

Hampir setahun setelah pidato SBY di Nusa Dua, tepatnya menjelang dilantiknya Joko Widodo (Jokowi) menjadi Presiden Indonesia ketujuh pada September 2014, kabar mengenai ketidakjelasan masa depan proyek MP3EI muncul di media. Satu pemberitaan menyebut bahwa Presiden Jokowi kemungkinan tidak melanjutkan proyek tersebut, sementara pemberitaan yang lain menyebutkan proyek akan dilanjutkan dengan beberapa penyesuaian (Kuado, September 05, 2014; Rini, September 05, 2014). Secara resmi, proyek MP3EI memang tidak dilanjutkan oleh Presiden Joko Widodo. Meskipun demikian, melalui skema dan proyek pembangunan nasional yang baru, sebagian besar rencana pembangunan infrastruktur MP3EI tetap dilanjutkan (Sari, December 18, 2014).

Salah satu proyek pembangunan infrastruktur utama yang dilanjutkan adalah pembangunan Jalan Transbomberai di Kabupaten Fakfak Provinsi Papua Barat. Artikel ini akan menjelaskan bagaimana pembangunan Jalan Transbomberai berdampak dan mempengaruhi kehidupan orang-orang Mbaham-Matta, suku asli Papua yang tinggal di sepanjang Jalan Transbomberai di Kabupaten Fak-Fak, sejak proyek pembangunan Jalan Transpapua Barat diklaim selesai tersambung seluruhnya pada 2018 (Biro Komunikasi Publik Kementerian PUPR, February 28, 2018). Dalam mengerjakan tulisan ini, penulis melakukan wawancara dan pengamatan lapangan yang dilakukan selama 3 kali pada bulan November 2019 dan Januari dan Februari 2020 di beberapa kampung di Distrik Kayuni, Mbahamdandara, Kramongmongga, dan Kokas.

Jalan Transbomberai dan Kehidupan Orang Mbaham Matta

Ketidakjelasan masa depan proyek pembangunan Jalan Transbomberai, menyusul suksesi politik yang berujung wacana dibatalkannya proyek MP3EI tidak pernah berarti apa-apa bagi masyarakat Suku Mbaham-Matta. Alasannya tentu saja karena pembangunan jalan nasional yang menjadi bagian dari Jalan Transpapua itu seperti tidak pernah terpengaruh apapun oleh momen politik tersebut. Pembangunan

jalan yang membelah ruang hidup mereka terus berlanjut, sementara orang-orang Mbaham-Matta tidak memiliki daya apapun untuk turut menentukan apa yang tengah dibangun di atasnya.

Situasi semacam itu, bagi orang-orang Mbaham-Matta yang tinggal di sepanjang jalan Trans-Bomberai bukanlah hal yang baru. Paulus Haremba, mantan Kepala Kampung Kramonmongga, masih mengingat betul bagaimana pembangunan jalan yang kemudian diperbaiki melalui proyek pembangunan Jalan Trans Fakfak-Bomberai dimulai ketika Suharto sedang kuat-kuatnya, yakni pada tahun 1985. "Sebagai warga masyarakat pada saat itu kami tidak dilibatkan dalam proses pembangunan jalan ini," kata Haremba. Padahal menurutnya, pembangunan jalan telah mengorbankan hak ulayat masyarakat Mbaham-Matta, menghancurkan tanaman, dan mata air tanpa ganti rugi. Masyarakat Mbaham-Matta memang waktu itu tidak menuntut ganti rugi karena berpikir bahwa jalan itu akan bermanfaat buat mereka. Bahwa dengan adanya jalan tersebut pemerintah akan lebih perhatian kepada penghidupan masyarakat Mbaham-Matta. Pada tahun 1997, jalan tersebut diaspal ulang (interview with P. Heremba, 2020, January 31).

Pengorbanan orang-orang Mbaham-Matta dalam pembangunan jalan tersebut tidak sebatas materiil. Jalur yang hari ini dilalui oleh jalan nasional tersebut memiliki makna historis penting dalam benak masyarakat Mbaham-Matta. Soleman Herietrenggi, warga Kampung Kwamkwamor, Distrik Kramongmongga, menceritakan jalur yang sekarang dilewati oleh Jalan Trans Fakfak-Bomberai dulunya merupakan jalur-jalur tradisional berupa jalan-jalan setapak yang dirintis oleh para tetua Masyarakat Mbaham-Matta yang hidup di deretan pegunungan Mbaham. Jalur-jalur tersebut membelah hutan, menghubungkan orang-orang Mbaham Matta dengan kawasan-kawasan ekonomi utama di pesisir sebelah selatan seperti Kampung Gewerpe (Distrik Fakfak), Kampung Air Besar dan Kelurahan Danaweria (Distrik Fakfak Tengah). Saking pentingnya, Suku Mbaham-Matta memiliki sebutan khusus untuk jalur-jalur ini berdasarkan rute tujuannya. Masyarakat Suku Mbaham di sekitar Distrik Kayauni dan Kokas, misalnya, menyebutnya sebagai *Wambar Qpara Wri Seng* dan memakai jalur ini untuk mencapai wilayah

yang hari ini menjadi pusat Kota FakFak. Suku Mbaham yang menetap di Kampung Nebuktep, Distrik Kramongmongga memiliki nama lain, yakni *Sikamur* untuk menunjukkan jalur ke wilayah Kampung Air Besar di pesisir pantai, tempat mereka mengunakan perahu untuk mencapai pusat Kota FakFak (interview with S. Herietrenggi, 2019, November 11). Lebih dari itu, tanah memiliki fungsi fundamental dalam kehidupan orang-orang Mbaham-Matta.

Tanah[40], sebagaimana dijelaskan oleh, Demianus Tuturop, Sekertaris Dewan Adat Mbaham-Matta FakFak, sebanding maknanya dengan mama atau ibu—dalam bahasa setempat dikenal sebagai "*nou*". Karenanya, tanah, temasuk juga hutan dan sungai/laut menempati posisi penting yang menopang struktur tradisional masyarakat Mbaham-Matta. Tidak hanya sebagai simbol yang menentukan posisi klan atau marga, tanah juga membawa jati diri dan harga diri setiap klan. Tanpa tanah milik satu klan, seorang anggota klan akan dianggap sebagai "orang-orang yang terbawa arus dan mengambang". Dari tanah komunal milik klan itulah, orang-orang Mbaham-Matta mempunyai hak untuk membuka lahan dan menanami tanaman musiman untuk konsumsi rumah tangga.[41] Orang yang bukan anggota dari klan hanya

40 Penjelasan tentang hubungan tanah dan Suku Mbaham Matta yang disarikan oleh penulis dari wawancara dengan Demianus Tutorop juga direkam oleh (Lefaan and Lelapary 2015).

41 Kelompok Masyarakat adat Suku Mbaham-Matta mengakui tiga hak tradisional dalam hubungannya dengan kewenangan dan kepemilikan dan penggunaan tanah, yaitu:

a. *Hak anak untuk mewarisi hak atas lahan*, yakni hak menanam pepohonan seperti pala dan pohon buah-buahan yang diwariskan melalui orang tua laki-laki. Meskipun demikian, anggota klan yang senior yang akan memutuskan pengalihan hak atas lahan tersebut kepada anaknya. Sebagai catatan, anak perempuan Mbaham-Matta hanya dapat menerima hak guna lahan yang diwariskan.
b. *Hak untuk memberikan ijiin untuk mengelola lahan.* Hak ini mengatur pemberian izin pengelolaan tanah kepada *kelompok suku etnis kepada orang di luar klann,* untuk memenuhi kebutuhan keluarga orang tersebut. Pemberian hak ini terbatas hanya untuk aktivitas produksi, dan bukan untuk tujuan membangun kehidupan di atas lahan.

dapat memohon kepada kepala klan untuk mendapatkan hak untuk menggunakan lahan komunal, dan bukan untuk memiliki lahan tersebut. Sungai, pepohonan, padang rumput, bukit dan lain-lain biasanya merupakan batas dari penguasaan lahan dari klan. Apabila ada kebutuhan bagi keluarga yang tidak mempunyai hubungan darah dengan suatu klan, untuk menggunakan lahan milik klan tersebut diperlukan ijin menggunakan lahan dengan membayar kompensasi lahan dan tanaman-tanaman di atasnya.

Tanah bagi orang-orang Mbaham-Matta juga memiliki fungsi spiritual. Bagi mereka, tanah ibarat rumah yang memberikan perlindungan dan tempat tinggal bagi arwah para leluhur yang membentuk kekuatan bagi kehidupan manusia. Pada saat yang sama, tanah juga dianggap sebagai tempat bagi para roh jahat, seperti misalnya di tempat-tempat terlarang atau tabu di mana para penyihir jahat senantiasa menakut-nakuti dan membuat bencana atau kejahatan (interview with D. Tutorop, 2020, February 21).

Lantaran fungsinya tersebut, orang-orang Mbaham-Matta sangat berhati-hati dalam menjaga dan melindungi tanahnya. Setiap proses pengelolaan tanah harus mengikuti hukum-hukum tradisional yang dimiliki oleh suku untuk menjaga keharmonisan antara manusia dan roh yang menghuni tanah Mbaham-Matta. Segala tindakan yang menghancurkan atau merusak tanah, hutan, dan lingkungan hidupnya diibaratkan sama dengan tindakan yang menghancurkan Suku Mbaham-Matta.

Harapan Kesejahteraan, Tuntutan, dan Ancaman

A. Harapan Kesejahteraan

Proyek pembangunan Jalan Transbomberai masuk ke Kampung Kriawaswas, Distrik Kokas pada tahun 2009. Amos Wagab (36

c. *Hak untuk mengkonsumsi:* Hak ini dimiliki oleh seorang laki-laki untuk mewariskan kepemilikan lahannya kepada anaknya yang tertua. Dalam prakteknya, pembahasan tentang penggunaan hak ini di level keluarga diperlukan untuk menghindari munculnya konflik.

tahun), warga Kampung Kriawaswas, salah satu kampung di Distrik Kokas, mengingat betul bahwa proyek itu bukan proyek yang berjalan mulus. "Ada konflik horizontal antara warga dengan kepala kampung (dan) antara kepala kampung dan pimpinan perusahaan," ujarnya sambil menyebut nama perusahaan milik pemerintah daerah yang memenangkan tender pembangunan jalan di kampungnya (interview with A. Wagab, 2020, August 18).

Penulis menghubungi Amos Wagab dalam rangka mengonfirmasi keterangan yang penulis peroleh selama proses pencarian data. Pendamping komunitas yang bekerja untuk Lembaga Advokasi Hak Asasi Manusia (Elsham) Pos Kontak Fakfak tersebut memiliki pengalaman panjang bekerja di kampung-kampung yang menjadi lokasi pembangunan Jalan Transbomberai, terutama yang terletak di Distrik Kokas dan Bomberay. Dari keterangannya perihal konflik yang mengiringi pembangunan Jalan Transbomberai di ataslah kemudian penulis mendapati bahwa persoalan tersebut hari ini sudah jarang diingat oleh orang-orang Mbaham Matta, setidaknya oleh orang-orang yang penulis wawancarai dan temui di lapangan. Mayoritas warga yang penulis temui hanya mengingat soal perubahan sosio-ekonomi yang ditimbulkan oleh pembangunan Jalan Transbomberai—perubahan ini terkait dengan harapan kesejahteraan yang telah muncul sejak rintisan proyek Jalan Transbomberai di mulai pada masa orde baru.

Hengki Rorohmana, warga sekaligus petani dari Kampung Kayuni di Distrik Kayauni, misalnya, mengaku bahwa dulu, sebelum ada pembangunan Jalan Transbomberai, dirinya kesulitan untuk membawa hasil kebunnya ke kota Fak-Fak. "Dulu, kalau tidak ada taksi, penulis biasa menumpang truk perusahaan untuk membawa (hasil kebun) ke kota," kata Hengki. Taksi adalah sebutan warga lokal untuk angkutan umum berjenis *carry*. Dulu, sebelum ruas jalan diperbaiki oleh pemerintah melalui program Jalan Transbomberai, taksi hampir tidak pernah mampir ke Kayuni. Setelah jalan dibangun, Hengki mengaku bisa rutin membawa hasil kebun ke kota dengan menggunakan taksi dengan ongkos pengeluaran yang lebih sedikit (interview with H. Rorohmana, 2020, February 21) .

Seorang Mama yang penulis temui di Kampung Pik-Pik, tetangga Kampung Kayuni, membawa cerita lain soal akses transportasi. Martha Tigtigweria, mama tersebut, mengeluhkan kesulitan yang ia alami untuk mencapai Kota FakFak. Ia mengakui bahwa kondisi jalan pasca selesainya proyek Jalan Transbomberai memang jauh lebih bagus. Meskipun demikian, kondisi jalan tersebut tidak ditunjang dengan ketersediaan angkutan umum yang memadai (interview with M. Tigtigweria, 2020, January 31).

Baik Kampung Kayauni maupun Pikpik sebenarnya memiliki problem transportasi yang serupa. Di kedua wilayah ini secara resmi tidak ada trayek taksi.[42] Meskipun demikian, taksi bisa diakses oleh warga berkat sopir-sopir taksi yang tinggal di kedua kampung tersebut. Jumlahnya tentu saja tidak banyak. Di Kampung Pikpik, misalnya, penulis mendapati jumlah taksi dan pengemudi sebanyak 4 buah. Taksi ini dalam sekali perjalanan mampu memuat 6 orang ditambah dengan barang-barang yang diangkut dari dan ke pasar. Dalam sehari, taksi-taksi ini biasanya akan bolak-balik sebanyak 4 kali, dengan lama waktu sekali perjalanan 1,5 jam. Artinya, dalam satu hari taksi-taksi ini hanya mampu mengangkut 24 orang. Padahal kebutuhan pengguna taksi tidak hanya untuk warga Kampung Pikpik, melainkan juga untuk warga Kampung Kwamkwamor dan Kampung Bahbadan.[43]

Minimnya ketersediaan angkutan umum dalam beberapa kasus

42 Di laman resmi Pemerintah Kabupaten Fakfak, meskipun demikian, disebutkan keberadaan trayek taksi yang melintasi Distrik Kramomongga dan Distrik Kokas (Pemerintah Kabupaten Fakfak 2020). Meskipun demikian, berdasarkan wawancara dengan beberapa warga, mereka berkesimpulan bahwa trayek taksi tidak melewati kampung mereka. Pernyataan ini kemungkinan besar muncul karena tidak adanya taksi yang melewati kampung mereka secara reguler, selain fakta bahwa mereka bisa mengakses taksi karena hubungan personal dengan sopir yang tinggal di wilayah mereka.

43 Dalam kunjungan penulis ke Kampung Kayuni, penulis sempat menanyakan jumlah mama-mama yang ada di kampung tersebut. Perkiraan angka yang berhasil penulis dapatkan adalah ada sekitar 50-an mama-mama tinggal di Kampung Kayuni. Dengan perkiraan kampung-kampung lain memiliki jumlah mama-mama yang kurang lebih sama saja, angka ketersediaan taksi jauh dari cukup.

berhasil diakali dengan cara bergantian memesan jatah kursi ke supir. Cara ini memungkinkan lebih banyak orang menjual hasil bumi ke pasar, dengan tarif yang juga wajar, yakni Rp. 25.000 per kepala.[44] Meskipun demikian, karena cara ini tidak mampu mencukupi kebutuhan seluruh penduduk di kampung-kampung yang dilewati taksi, beberapa warga menyiasati dengan cara lain, salah satunya dengan menumpang truk milik perusahaan sawit dari Bomberai yang rutin melewati kampung mereka (interview with K. Hegemur, 2020, January 31). Sayangnya, cara-cara kreatif ini sering tidak berguna ketika sudah memasuki hari-hari besar keagamaan. Di hari-hari keagamaan ini warga membutuhkan kendaraan untuk keluarga dan tidak sekedar menjual hasil bumi, melainkan juga berbelanja kebutuhan-kebutuhan dalam jumlah besar. Albertina Herietrenggi, warga Kampung Kwamkwamor, bercerita bahwa pada saat-saat menjelang natal, seringkali warga mesti menyewa taksi dengan harga yang jauh lebih mahal, Rp. 1.000.000 untuk pulang pergi dari Kwamkwamor ke pusat kota. Harga yang tidak masuk akal ini terpaksa diterima karena hanya itulah alternatif kendaraan yang tersedia (interview with A. Herietrenggi, 2020, February 21).

Cerita di atas sedikit banyak mewakili gambaran lebih besar dari persoalan kurangnya transportasi umum di kampung-kampung yang terlewati Jalan Transbomberai. Sebagai perbandingan, penulis mencoba menghitung jumlah kendaraan umum yang beroperasi di lokasi penelitian, selain kampung yang sudah disebutkan di atas. Distrik Kokaas, seperti di Kampung Mambuniibuni, Kriawasawas, dan Kinam, misalnya hanya ada 1 taksi yang melayani kebutuhan warga. Beberapa kampung bahkan tidak memiliki akses angkutan umum sama sekali. Di Kampung Wabung, Wos, Mangmangkandak, dan Mitimber, misalnya, masing-masing hanya tersedia 1 mobil *pick-up* milik warga

44 Tarif ini sesungguhnya tidak tetap, tergantung hubungan antara penumpang dan supir, juga kadang-kadang menurut beberapa mama, suasana hati supir. Di hari-hari baik, penumpang tidak dikenakan biaya angkut oleh supir, tapi ada waktu di mana supir menarik bayaran untuk sayur-mayur dan umbi-umbian yang dibawa ke pasar. Meskipun demikian, tidak jarang juga mama-mama sendiri yang secara murah hati memberi tambahan ongkos kepada supir.

yang dioperasikan laiknya angkutan umum. Demikian pula di Kampung Waremu dan Kampung Goras, Distrik Mbahamdandara, yang masing-masing hanya mempunyai 1 truk dan 1 mobil ranger yang dipakai sebagai alat transportasi umum darurat buat warga.[45]

Penting untuk dikatakan bahwa isu ketersediaan angkutan umum ini tidak bisa dibilang sepele. Mayoritas orang-orang Mbaham-Matta di sepanjang jalan Trans-Bomberai hidup dari hasil kebun mereka yang ditanami tanaman jangka pendek (sayuran dan umbi-umbian), menengah (buah-buahan) dan panjang (durian, langsat, rambutan, dan pala).[46] Malahan, dengan beragamnya diversifikasi hasil pertanian orang-orang Mbaham-Matta di sekitar Transbomberai, kebutuhan angkutan umum yang bisa diakses secara murah, tidak terbatas pada angkutan umum manusia (taksi) yang dalam difungsikan juga untuk mengangkut hasil bumi orang-orang Mbaham-Matta di sekitar Jalan Transbomberai. Kebutuhan angkutan umum barang ini nampak terang ketika musim panen buah dan pala tiba.



45 Mayoritas jalan (51,03 %) di Kabupaten Fakfak, per tahun 2018, berada dalam kondisi rusak. Seluruh jalan yang rusak tersebut berada di jalan provinsi (Pemerintah Kabupaten Fakfak 2020) Mengacu data ini, besar kemungkinan kampung-kampung di luar Jalan Transbomberai memiliki akses transportasi lebih buruk.

46 Penulis tidak berhasil mendapatkan data empiris terkait proporsi pekerjaan orang-orang Mbaham-Matta di Kabupaten Fak-Fak. Penulis juga tidak melakukan survei khusus untuk penelitian ini. Penyebutan pekerjaan mayoritas dalam kalimat ini didasarkan pengamatan dan wawancara penulis dengan narasumber selama berada di lapangan.



Gambar 10: Hasil Panen Masyarakat Suku Mbaham-Matta

Hery Jose Tigtigweria, salah satu petani pala di Kampung Bahbadan Distrik Kramamongga, terpaksa memilih mengundang pedagang pengepul. Upaya itu dilakukan secara kolektif dengan petani lain di kampungnya. Cara ini dinilai paling efektif karena mustahil mengangkut pala dalam jumlah besar dengan taksi—sama susahnya jika para petani pala tersebut mengupayakannya dengan menumpang truk perusahaan. Dengan cara ini Hery dan para pekebun lain di Kampung Bahbadan mesti menerima harga yang lebih murah ketimbang mengangkutnya secara langsung ke kota(interview with H. J. Tigtigweria, 2020, January 31).

Selain mengundang pengepul, beberapa petani lain menempuh cara yang lebih tidak ekonomis, yakni menyewa *pick-up*. Untuk

menggunakan moda angkutan ini, warga mesti membayar biaya sewa sebesar Rp. 1.500.000 untuk sekali angkut (interview with A. Hindom, 2020, February 21). Tambahan harga sebesar Rp. 500.000 dikenakan apabila mobil disewa oleh dua petani. Penulis menemukan bahwa harga sewa ini, sebagaimana harga taksi, juga bisa berubah-ubah. Ada kasus di mana jika penyewa memiliki hubungan kekeluargaan, harga sewa turun menjadi Rp. 1.000.000. Perubahan juga berlaku mengikuti harga komoditas hasil panen di kota. Kenaikan harga akan dikenakan apabila harga komoditas juga naik di pasaran.

B. Tuntutan dan Kecemasan[47]

Ketiadaan fasilitas transportasi publik layak untuk melengkapi keberadaan Jalan Transbomberai bukannya tidak pernah dipersoalkan. Tahun 2018, dua tahun setelah jalan mulai dipakai oleh masyarakat, ELSHAM Pos Kontak Fakfak berusaha menyampaikan kesulitan yang dialami warga ke Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Fakfak dan Bupati. Upaya tersebut untuk keempat kalinya dilakukan pada awal November 2019. Namun, semua upaya tersebut kandas tanpa pernah mendapatkan jawaban.

Apa yang dilakukan ELSHAM Pos Kontak FakFak bukan satu-satunya tuntutan yang pernah disampaikan kepada pemerintah.

Warga Mbaham-Matta di sepanjang Jalan Transbomberai juga telah menempuh cara lain untuk mengutarakan tuntutan dan keluhannya kepada pemerintah daerah. Mereka berulang kali mendesak kepala kampung untuk menyampaikan tuntutan melalui kepala kampung agar disampaikan kepada Lembaga adat. Secara sporadis, malahan warga beberapa kali mengadakan pertemuan dengan anggota-anggota DPRD

47 Penulis mendasarkan sebagian besar keterangan dalam bagian ini dari wawancara dengan Amos Wagab (Wagab 2020) dengan mempertimbangkan pengalaman panjang Amos dalam mendampingi pembangunan Jalan Transbomberai. Beberapa data primer yang sempat dikumpulkan Amos, lengkap beserta dokumentasi lapangan, sayangnya tidak berhasil penulis dapatkan karena seluruh data hilang pada tahun 2018 ketika Amos ditangkap oleh Kepolisian Republik Indonesia dalam satu aksi demonstrasi yang dia pimpin.

yang dianggap masih memiliki hubungan kekekerabatan. Tapi cara tersebut sama saja menemui jalan buntu.

Tidak adanya tanggapan dan tindakan pemerintah atas tuntutan dan keluhan warga sebenarnya bukan hal yang baru.

Di bagian sebelumnya, penulis mengutip sepintas pernyataan Amos Wagab mengenai konflik yang mengiringi proses awal pembangunan Jalan Transbomberai. Konflik yang terjadi hampir di setiap kampung yang terlewati Jalan Transbomberai tersebut, menurut Amos, berlangsung cukup lama dengan akar konflik yang seragam: ganti rugi. Meski telah berdiri di atas jalan lama yang telah dibangun sejak orde baru, proyek Jalan Transbomberai mensyaratkan perluasan badan jalan, dan ini mensyaratkan penebangan tanaman jangka panjang milik warga di sepanjang jalan. Penebangan ini seringkali dilakukan secara sepihak tanpa mengonfirmasi siapa pemilik lahan. Dalam kasus yang terjadi di Kampung Kriawaswas, kampung tempat tinggal Amos Wagab, perusahaan pemenang tender hanya berkoordinasi dengan pemerintah kampung dan Baperkam. Ini membuat kemudian warga pemilik tanaman jangka panjang bersitegang dengan pemilik kampung.

Ketegangan yang terjadi, meskipun demikian, tidak pernah tereskalasi menjadi protes besar. Konflik-konflik yang terjadi secara sporadis tersebut, entah kenapa, menguap begitu saja tanpa ada kejelasan proses ganti ruginya sampai sekarang. Warga, menurut Amos, "terpaksa merelakan saja agar pembangunan tetap berjalan." Pemerintah daerah, seperti kemudian juga dilakukan dalam merespon tuntutan warga pasca jalan selesai dibangun, juga tidak pernah berusaha untuk memenuhi tuntutan warga. Penulis menduga, tidak adanya eskalasi protes dari warga salah satunya dikarenakan pandangan warga tentang pentingnya perbaikan jalan bagi mereka. Seperti simalakama, warga dihadapkan pada hambatan pembangunan jalan yang terang memang mereka butuhkan untuk peningkatan taraf ekonomi apabila mengonsolidasikan tuntutan ke dalam gelombang protes yang lebih besar.

Sikap diam pemerintah tersebut dalam jangka waktu yang panjang, menurut penulis, berpotensi menimbulkan masalah baru yang lebih

serius ke depannya, yakni kenaikan sentimen penduduk asli, orang-orang Mbaham-Matta, terhadap para pendatang.

Dalam beberapa tahun terakhir, sebagaimana dituturkan Amos Wagab, berkembang kasak-kusuk di masyarakat perihal perlakuan diskriminatif pemerintah daerah terhadap orang-orang Mbaham-Matta. Mereka beranggapan bahwa pemerintah lebih memperhatikan kesejahteraan orang-orang pendatang, terutama orang-orang yang tinggal di wilayah Satuan Pemukiman di Distrik Bomberay. Alasannya adalah mereka merasa kehidupan orang-orang pendatang lebih baik dari orang-orang Mbaham-Matta selaku Orang Asli Papua (OAP). Beberapa kasak-kusuk lebih jauh mempertanyakan ke mana kesejahteraan yang dibawa oleh dana otonomi-khusus—alih-alih menyejahterakan OAP, dana otsus dipandang lebih menguntungkan pendatang.

Tentu saja kasak-kusuk dan dugaan yang berkembang di masyarakat tersebut tidak ditopang bukti apapun. Meskipun demikian, bukan berarti kasak-kusuk dan dugaan tersebut tidak berarti apapun. Sejak selesainya selesainya proses pembangunan Jalan Transbomberai, kendaraan-kendaraan pribadi, terutama kendaraan pengangkut barang milik atau yang dikemudikan para pendatang yang terkonsentrasi di wilayah Bomberai memang terlihat lebih sering melintas. Kendaraan-kendaraan ini mengangkut hasil pertanian dan perkebunan yang diusahakan oleh para pendatang. Pemandangan semacam itu tak pelak demikian kontras dengan kesusahan orang-orang Mbaham-Matta dalam mengangkut hasil pertanian mereka. Kesenjangan semacam inilah yang menurut penulis kemudian memicu kemunculan sentimen terhadap pendatang. Kesenjangan dan sentimen yang sama bukan tidak mungkin akan menular pada pandangan orang-orang Mbaham-Matta dalam melihat kasus turunan yang muncul pasca difungsikannya Jalan Transbomberai oleh pemerintah: kecelakaan.

Beroperasinya Jalan Transbomberai, telah membuat orang-orang Mbaham-Matta menyaksikan perubahan cara berkendara para pengemudi yang melintasi jalan tersebut. Kondisi jalan yang mulus dan mendapatkan perawatan secara rutin membawa peningkatan kecepatan kendaraan yang melintas. Kecepatan mobilitas ini, sayangnya,

memunculkan banyak kasus kecelakaan dan penabrakan ayam atau anjing milik OAP. Yang paling dirugikan dari semua kasus kecelakaan penabrakan ini, menurut Amos, adalah OAP, karena korban banyak jatuh di pihak mereka.

Selama di lokasi penelitian, penulis juga mendapati cerita soal kecelakaan yang dialami oleh OAP atau binatang ternak atau peliharaan milik OAP. Kasus-kasus ini menurut warga yang penulis temui terjadi dalam berbagai faktor, salah satunya tertabrak oleh mobil yang melaju dengan kecepatan tinggi. Tidak ada data valid yang bisa mengonfirmasi angka dan proporsi kasus kecelakaan ini. Meskipun demikian, keterangan Amos soal OAP yang paling dirugikan dalam kasus kecelakaan tersebut masuk akal jika mempertimbangan keberadaan Jalan Transbomberai yang berdiri di tengah-tengah pemukiman mereka dan kebanyakan pengemudi kendaraan pribadi maupun umum adalah orang-orang pendatang.

Apapun itu, yang lebih penting untuk dicermati sebenarnya adalah soal bagaimana kasus-kasus kecelakaan ini direspon oleh aparat penegak hukum.

Menurut Amos, kasus-kasus kecelakaan yang ditangani kepolisian sering berakhir tanpa kejelasan. Demikian pula dengan pemerintah daerah yang tidak terlihat mengupayakan hal yang serius untuk memastikan bagaimana seharusnya Jalan Transbomberai digunakan secara aman dan tidak malah membawa ancaman baru bagi orang-orang yang tinggal di sekitarnya. Padahal, kedua hal di atas penting dilakukan di satu sisi, untuk mengantisipasi munculnya sentiment OAP versus pendatang, dan di sisi lain untuk memastikan OAP; orang-orang yang tinggal di sepanjang Jalan Transbomberai ini tidak hidup di bawah bayang-bayang ketakutan, sebagaimana dialami oleh Donatus Tanggahma, warga Kampung Kramamongga. *"Halaman rumah saya berhadapan dengan jalan raya, terkadang saya merasa takut, kalo anak-anak harus main sampai ke jalan raya karena bisa tertabrak kendaraan."*

Penutup

Proyek infrastruktur Jalan Transbomberai, yang merupakan kelanjutan proyek pembangunan Orde Baru, datang dengan membawa harapan perbaikan kesejahteraan bagi orang-orang Mbaham-Matta, suku asli Papua di Kabupaten Fakfak. Harapan ini muncul bukan tanpa sebab. Merekalah, orang-orang Mbaham-Matta, yang sejak semula telah berkorban tidak hanya secara materiil, berupa tanah dan pohon-pohon di atasnya, tapi juga non-materiil berupa sejarah kolektif dan perubahan sosio-kultural. Sayangnya, harapan tersebut tidak serta-merta terpenuhi seiring dengan selesainya proyek pembangunan jalan.

Di luar dari perkara pemenuhan hak dan realisasi harapan orang-orang Mbaham-Matta, kisah dari pembangunan Jalan Transbomberai di kampung-kampung orang Mbaham-Matta ini penting untuk dicermati karena menunjukkan bagaimana proyek pembangunan yang masih menyisakan pemenuhan hak-hak OAP dengan mulus bisa terealisasi karena tekanan kondisi sosio-ekonomi yang terjadi selama bertahun-tahun. Meskipun demikian, sebagaimana ditunjukkan oleh penelitian ini, mulusnya proyek pembangunan Jalan Transbomberai di Kabupaten Fakfak sama sekali bukan tanpa masalah. Pembangunan jalan baru tanpa program lanjutan untuk menyejahterakan OAP pada akhirnya berpotensi membangun sentimen OAP terhadap pendatang, sehingga alih-alih menyejahterakan semua orang, terutama OAP, pembangunan jalan ini bukan tidak mungkin ke depannya akan menyulut api dalam sekam.

Daftar Pustaka

- Biro Komunikasi Publik Kementerian PUPR. 2018. "Jalan Trans Papua Barat 1.070 Km Tersambung." February 28. Accessed August 26, 2020. https://www.pu.go.id/berita/view/15371/jalan-trans-papua-barat-1-070-km-tersambung.
- Hegemur, Katerina. 2020. Interview by W. P. Meak. January 31, 2020. Kampung Mambuniibuni.
- Heremba, Paulus. 2020. Interview by W. P. Meak. January 31, 2020. Kampung Kramongmongga.

- Herietrenggi, Albertina. 2020. Interview by W. P. Meak. February 21, 2020. Kampung Kwamkwamor.
- Herietrenggi, Soleman. 2019. Interview by W. P. Meak. November 11, 2019. Kampung Kwamkwamor.
- Hindom, Alida. 2020. Interview by W. P. Meak. February 21, 2020. Kampung Kriawaswas.
- Kuado, Januarius F. 2014. "Jokowi Isyaratkan Tak Lanjutkan Program MP3EI Dalam Pemerintahannya." *Kompas.com*, September 5. Accessed August 04, 2020. https://nasional.kompas.com/read/2014/09/05/17485041/Jokowi.Isyaratkan.Tak.Lanjutkan.Program.MP3EI.dalam.Pemerintahannya.
- Lefaan, Ina S., and Heppy L. Lelapary. 2015. *Jati Diri Perempuan Asli Fakfak.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Pemerintah Kabupaten Fakfak. 2020. "Pekerjaan Umum." Accessed September 23, 2020. https://fakfakkab.go.id/?page_id=357.
- Rini, Annisa S. 2014. "Jokowi Siap Lanjutkan MP3EI Dengan Perubahan." *bisnis.com*, September 5. Accessed August 04, 2020. https://ekonomi.bisnis.com/read/20140905/9/255407/jokowi-siap-lanjutkan-mp3ei-dengan-perubahan.
- Rorohmana, Henki. 2020. Interview by W. P. Meak. February 21, 2020. Kampung Kayuni.
- Sari, Elisa V. 2014. "Jokowi Ganti Istilah MP3EI Karena Berbau Politis." *cnnindonesia.com*, December 18. Accessed September 15, 2020. https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20141218132635-92-19063/jokowi-ganti-istilah-mp3ei-karena-berbau-politis.
- Tigtigweria, Hery J. 2020. Interview by W. P. Meak. January 31, 2020. Kampung Pikpik.
- Tigtigweria, Martha. 2020. Interview by W. P. Meak. January 31, 2020. Kampung Pikpik.
- Tutorop, Demianus. 2020. Interview by W. P. Meak. February 21, 2020. Kelurahan Fakfak Selatan.
- Wagab, Amos. 2020. Interview by W. P. Meak. August 18, 2020.

V

Menukar Tanah Keramat dengan Piala Dunia: Studi Kasus Pembangunan Menara Palapa Ring Timur di Distrik Kurulu dan Distrik Itlay Hisage, Kabupaten Jayawijaya

Oleh Benny Mawel

PADA 31 Januari 2018, Pemerintah Distrik Kurulu memfasilitasi satu pertemuan pertemuan antara warga Kampung Obya dan Kampung Kimima dengan seseorang yang mengaku sebagai perwakilan PT Cenderawasih Artha Teknologi (PT CAT)[48] dan Aris Asso, Kepala Bidang Dinas Komunikasi dan Informasi (Diskominfo) Kabupaten Jayawijaya. Pertemuan yang digelar di halaman rumah Timotius Mawel di Kampung Kumima, Distrik Kurulu, Kabupaten Jayawijaya dan dimaksudkan untuk mencari kesepakatan rencana pembangunan menara Palapa Ring Timur di Distrik Kurulu itu menemui jalan buntu. Dua kelompok warga dari

48 PT CAT, perusahaan yang disebut terkait dengan Bahlil Lahadalia, yang kini menjabat sebagai Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) di bawah pemerintahan periode kedua Presiden Joko Widodo, oleh banyak media disebut sebagai operator proyek pembangunan Palapa Ring Timur. Meskipun demikian, penulis tidak berhasil mendapatkan sumber resmi soal keterkaitan antara Bahlil Lahadalia dengan PT CAT Kendari beberapa media daring menyebutkan posisi Bahlil sebagai Komisaris Utama PT CAT. Baik PT CAT, maupun PT RIFA Capital, perusahaan induk milik Bahlil, sampai tulisan ini dirampungkan belum memiliki laman internet resmi. (Haipapua, May 28, 2018; Redaksi, May 27, 2018).

Kampung Obya dan Kampung Kimima dengan kepentingan bertolak belakang berseteru di sepanjang pertemuan tanpa pernah menemukan kata sepakat.

Kelompok pertama, mayoritas terdiri dari orang-orang tua, para pemimpin honai yang tidak bisa berbahasa Indonesia, menolak dengan keras rencana pembangunan menara. Mereka berseberangan dengan kelompok kedua, yang terdiri dari beberapa tokoh muda, para pemimpin gereja, dan aparat di dua kampung. Alasan paling kuat yang mereka jadikan dasar sebagai penolakan kelompok pertama adalah wilayah lokasi pembangunan menara merupakan tempat keramat bagi Aliansi Dawi-Mawel—mereka tidak ingin mengulang pengalaman Suku Amungme dengan Freeport di Timika.

Posisi berseberangan antara kelompok pertama dan kedua tersebut dalam perjalanannya tidak pernah berubah, bahkan hampir dua tahun kemudian ketika Palapa Ring Timur diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada 14 Oktober 2019. Perseteruan tersebut masih ada, seolah tidak pernah mendapatkan penanganan serius baik dari pihak pemerintah maupun perusahaan.

Penafian problem sosial yang timbul akibat pembangunan proyek Palapa Ring Timur di Distrik Kurulu, seandainya benar, sesungguhnya bisa dipahami. Proyek ini adalah bagian terakhir dari proyek ambisius dari pemerintah untuk membangun apa yang kerap disebut oleh Presiden Joko Widodo sebagai "tol langit". Proyek ini bukan proyek baru. Diwacakan sejak tahun 1990-an, namun batal direalisasikan menyusul krisis 1998, proyek ini mengemuka pada Januari 2005 dalam gelaran Infrastructur Summit I di Jakarta. Meskipun demikian, sejak diwacanakan pada 2005, proyek ini kembali terbengkalai. Baru di era Presiden Joko Widodo, pada tahun 2015, pembangunan proyek ini mulai diseriusi dari segi perencanaan, pendanaan, dan implementasi dengan membagi pembangunan menjadi tiga tahap: Barat, Tengah dan Timur.[49] Pembangunan Palapa Ring Barat dan Tengah sendiri telah

49 Palapa Ring sendiri merupakan salah satu proyek strategis nasional yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016.

selesai pada 22 Desember 2018 dan diujicobakan pada awal 2019 di Tahuna, Kepulauan Sangihe, Sulawesi Utara. Dengan demikian, Proyek Palapa Ring Timur[50] menjadi pekerjaan rumah besar pemerintah untuk merampungkan seluruh proyek. Untuk itu, pemerintah menargetkan semuanya rampung pada Juli 2019 (Syafina, 3/20/2019; Wedhaswary, 10/14/2019).

Lebih dari itu, secara umum Pemerintah Indonesia secara terbuka telah mengumumkan tujuan besar dari proyek Palapa Ring, terutama Pala Ring Timur. Sekian lama dipandang sebagai salah satu wilayah yang paling minim memiliki akses internet yang memadai, proyek ini digadang-gadang akan menghilangkan ketimpangan akses internet Indonesia Timur, termasuk Papua. Pendeknya, melalui proyek ini Pemerintah Indonesia ingin menciptakan satu akses internet yang merata dan, dengan demikian, berkeadilan. Dalam konteks masyarakat Distrik Kurulu, sebagaimana nanti dijelaskan dalam tulisan ini, cita-cita tersebut termanifestasikan melalui janji birokrat setempat tentang kesamaan akses masyarakat kampung dengan di wilayah-wilayah lain yang lebih tersentuh pembangunan di Indonesia, dan kesejahteraan.

Tulisan ini disusun untuk menguji kesesuaian argumentasi dan janji pemerataan akses dan kesejahteraan oleh Pemerintah Indonesia yang dimunculkan melalui proyek Palapa Ring Timur di Kabupaten Jayawijaya. Distrik Kurulu, Kabupaten Jayawijaya. Melalui tulisan ini, penulis mengajukan pendapat bahwa argumentasi dan janji pemerintah mengenai Palapa Ring Timur di kabupaten Jayawijaya memiliki ketidaksesuaian secara implementatif. Secara berurutan, tulisan ini akan menjelaskan hambatan pemanfaatan Palapa Ring oleh orang asli Papua (OAP) dalam lingkup sosial, ekonomi, dan pendidikan. Kemudian, tulisan ini akan menguraikan persoalan pegabaian hak masyarakat adat dari pemerintah dalam proses mengejar pembangunan infrastruktur Palapa Ring Timur yang menimbulkan konflik dalam masyarakat adat.

50 Detil lengkap terkait proyek Palapa Ring Timur di Papua bisa dibaca dalam keterangan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pengelolaan, Pembiayaan, dan Resiko Kementerian Keuangan (2018).

Dalam menyusun tulisan ini, penulis membatasi lanskap penelitian di Distrik Kurulu dan Itlay Hisage, dengan penjabaran lebih detil ada pada yang pertama. Hal ini dikarenakan dalam proses pencarian data, penulis hanya mampu mengakses data dan narasumber di Distrik Kurulu, dengan sebagian kecilnya, di Distrik Itlay Hisage. Di luar data tersebut, penulis hanya berhasil mendapatkan data sangat terbatas dari Distrik Wolo dan tidak berhasil memperoleh data di wilayah Kampung Honelama, Kota Wamena.

Palapa Ring dan Ruang Hidup Orang-Orang Dawi-Mawel

Lokasi pembangunan menara Palapa Ring, sebagaimana disebutkan sebelumnya, berada di empat distrik, Distrik Wamena, Distrik Distrik Kurulu, Itlay Hisage, dan dan Distrik Wolo. Lokasi tersebut merupakan wilayah tempat tinggal Suku Yali dan dan Suku Huwula, dua dari beberapa suku asli di Kabupaten Jayawijaya. Suku Huwula tinggal di Distrik Kurulu dan Distrik Itlay Hisage.

Di Distrik Kurulu, lokasi pembangunan menara berada di wilayah Kampung Kimima dan Kampung Obya. Dua kampung ini, meskipun secara administratif terpisah, sesungguhnya berada dalam satu wilayag adat. Tepatnya, dua kampung tersebut adalah wilayah kekuasaan aliansi perang suku, dua marga, yakni Marga Dawi dan Marga Mawel.

Model kepemilikan wilayah adat di Kampung Kimima dan Kampung Obya, dan pada umumnya di suku Yali dan suku Hubula, didirikan berdasarkan marga atau aliansi perang. Alih-alih, kepemilikan tanah di dua kampung tersebut dimiliki secara kolektif oleh dua marga, marga Dawi dan marga Mawel, dalam satu struktur adat yang disebut sebagai **aliansi;**[51] aliansi Dawi-Mawel. Hak milik komunal ini terpecah menjadi

51 Aliansi adalah struktur adat yang umum ditemukan di suku-suku di Kabupaten Jayawijaya. Dalam tuturan para tetua Dawi-Mawel, aliansi ini sudah terbentuk dari sejak nenek-moyang mereka pertama kali masuk ke Lembah Baliem. Pada mulanya, aliansi ini adalah aliansi perang yang dibentuk oleh suku-suku setempat untuk

petak-petak hak pakai atau hak warisan yang penguasaannya berdiri di atas tiap-tiap honai—struktur sosial di bawah marga, yakni *hak garap*. Penguasaan hak garap ini ditentukan berdasarkan cerita nenek moyang, cerita kemenangan perang, atau objek-objek peninggalan nenek moyang dalam bentuk nama tempat seperti bekas kebun dan bekas perkampungan.

Seluruh tanah milik aliansi sejatinya terbagi menjadi dua wilayah, yakni wilayah keramat dan wilayah garapan. Para pemilik kuasa wilayah keramat secara sosial bertugas melakukan ritual-ritual adat untuk menjaga kesuburan tanah. Pemilik hak garap, sebaliknya, untuk menjaga penguasaan hak garapnya atas tanah komunal wajib mengikuti ritual-ritual adat dengan memberikan imbalan kepada pemilik wilayah keramat. Baik pemilik hak garap maupun penguasa wilayah keramat tidak punya hak untuk secara sepihak untuk melepaskan kepemilikan tanah. Penyerahkan model apapun kepada pihak lain tidak sah tanpa konsultasi atau izin pemilik kuasa, yakni aliansi Dawi-Mawel, yang diwakili oleh para tetua dari kedua marga yang mendapatkan mandat.

Ketatnya mekanisme pelepasan kepemilikan tanah di Kimima dan Obya ini bisa dipahami. Tanah bagaimanapun, seperti halnya dalam banyak masyarakat adat yang lain, merupakan bagian yang penting dalam kehidupan orang-orang Aliansi Dawi-Mawel. Di atas tanah mereka itulah, mayoritas penduduk menggantungkan hidupnya sebagai petani dan peternak babi.

Pertanian di Obya dan Kimima masih memakai cara tradisional dengan menggunakan alat-alat seperti cangkul, sekop dan parang. Umumnya mereka menanam umbi-umbian dan sayuran. Umbi-umbian yang paling banyak ditanam adalah umbi jalar atau patatas, sementara untuk sayuran, mereka menanam kol, sawi, wortel dan bayam dan juga daun patatas—sayur-sayur tersebut juga dikonsumsi sebagai lauk harian. Hewan ternak yang paling populer dipelihara adalah babi, tetapi

---

menghadapi perang suku dalam rangka mempertahankan atau merebut kekuasaan atas tanah atau wilayah adat. Cerita tentang pembentukan aliansi ini hidup dalam ingatan para tetua kampung dan dituturkan dalam setiap upacara-upacara adat.

beberapa keluarga ada yang beternak sapi, ada pula yang memelihara ikan.

Aktivitas ekonomi di atas tidak sepenuhnya berorientasi pasar. Sebagian besar hasil pertanian dipakai untuk konsumsi keluarga sehari-hari. Ternak-ternak dan ikan biasanya akan dipanen untuk memenuhi kebutuhan komunal seperti upacara adat, upacara keagamaan dan makan bersama dalam rangka syukuran pencapaian tertentu anggota keluarga atau marga. Sesekali, ternak dan ikan akan dijual kalau mereka membutuhkan uang untuk membeli barang-barang kebutuhan tambahan harian: sabun mandi dan cuci, minyak goreng, garam, penyedap masakan, dan beras kalau ingin makan nasi dan membayar sekolah anak.

Pendidikan anak di Obya dan Kimima tidak dimulai dari usia dini. Karena kurangnya infrastruktur pendidikan, anak-anak bersekolah di tingkat sekolah dasar (SD). Fasilitas yang dimiliki sekolah-sekolah terbatas dan memiliki sangat sedikit guru. Umumnya, sekolahan hanya terdiri dari ruang kelas tanpa perpustakaan dan ruang kelas yang ada tidak dilengkapi dengan alat-alat peraga dan buku panduan. SD Inpres di Obya, satu-satunya sekolah tingkat dasar di sana, berdiri awal 1980-an dan tidak pernah direnovasi hingga hari ini. Sekolah tersebut masih belum memiliki jamban, sementara gedung sekolah dan rumah guru mulai lapuk termakan usia.

Uang, Klaim Hak Atas Tanah, dan Izin yang Sepihak

Sampai diresmikan pada tanggal 14 Oktober 2019, proses peralihan lahan pembangunan menara menara Palapa Ring di Kampung Kimima dan Kampung Obya masih menyimpan teka-teki. Mayoritas orang-orang di dua kampung yang penulis temui di dua kampung tersebut mengaku hanya mengetahui proses pembangunan menara sebatas dari lalu-lalang helikopter, dan sesekali para pekerja dan petugas proyek, yang mengangkut material bangunan ke lokasi yang berada jauh dari pemukimam mereka. Lokasi pembangunan menara yang jauh di atas gunung yang disebut oleh

warga setempat sebagai *Gunung Wun Fakfak*, dengan jarak tempuh dari Kimima dan Obya yang berada di lembah mencapai 10 km, membuat hampir mustahil buat warga untuk mengetahui, apalagi mengawasi pembangunan menara secara detil. Di luar proses pembangunan menara, selebihnya mereka mengaku hanya mengingat janji-janji internet gratis dan kemudahan bisnis online yang disampaika oleh orang-orang Diskominfo Kabupaten Jayawijaya pada awal 2018.

Kepala Distrik Kurulu sendiri mengaku hanya pernah diundang sekali pada 8 Maret 2018. Dalam pertemuan itu, dia mengaku hanya mendengar penjelasan rencana pembangunan dan mengisi daftar hadir. "Saya dapat satu juta, karena itu bagian saya."[52]Dia nampaknya merasa bahwa uang satu juta tersebut adalah uang capek dan biaya administrasi yang berhak dia dapatkan sebagai pejabat setempat. Keterangan kepala distrik tersebut ini dikuatkan oleh Pilatur Logo, warga lain yang juga ikut dalam pertemuan awal 2018. Pilatur mengakui jika ia mendapatkan 300 ribu rupiah dalam pertemuan tersebut. "saya tidak tahu yang lain dapat berapa"

Pun demikian dengan para tetua Aliansi Dawi-Mawel. Lima pemegang mandat kepemilikan lahan aliansi mengaku tidak pernah melakukan prosesi penyerahan lahan ke perusahaan maupun pemerintah. Demikian pula H, N, Y, dan W, empat tetua dari Marga Mawel.

Pengakuan Y dan W menjadi titik terang untuk memahami persoalan lahan dalam pembangunan menara Palapa Ring. Keterangan yang penulis dapatkan dari wawancara para tetua aliansi dan marga menyebutkan bahwa menara Palapa Ring berdiri di atas honai adat mereka. Sehingga, mau tidak mau, ada semacam kasak-kusuk yang mengarah pada keterlibatan dua tetua honai tersebut dalam proses pembangunan Palapa Ring.

Y dan W sendiri memang tidak membantah posisi honainya sebagai "pintu masuk" pembangunan menara. Sebagaimana kemudian diketahui oleh orang-orang Dawi-Mawel, honai adat M Mawel pimpinan Y dan W

52 Kepala distrik Kurulu dalam dialog dengan pemilk hak ulayat dan dinas kominfo dan pihak perusahaan pada 8 Maret 2019.

memang mengalami konflik internal, antara kelompok muda dan tua. Adalah T, B dan 8 tokoh muda lain dari marga Mawel yang kemudian menjadi sorotan warga sebagai biangkeladi pembangunan menara—mereka dianggap secara sepihak memberikan izin kepada perusahaan dan pemerintah.

Anggapan ini bukannya tanpa dasar. Sejak rencana pembangunan menara mulai masuk ke Kimima dan Obya, ketika diselenggarakan pertemuan pada awal 2018. T dan kawan-kawannyalah yang pada saat pertemuan tersebut memotori kelompok muda untuk menerima pembangunan menara. Dalam pertemuan itu, bahkan, W merasa T dan kelompoknya terkesan memaksa kelompok tua yang tetap bersikeras menolak dengan alasan tidak ingin mengulangi pengalaman buruk Suku Amungme di Timika. (interview with W, 2019, March 10)

Belakangan warga makin yakin jika T dan kawan-kawannya telah melompati kesepakatan dalam Aliansi Dawi-Mawel secara sepihak. Ini terutama setelah muncul kabar jika T mengajukan tawaran kompensasi kepada perusahaan. Seorang warga yang penulis temui di Kampung Obya menuturkan bahwa semula perusahaan menawarkan kompensasi sebesar 200 juta. Tawaran ini, menurut warga belum pernah mencapai kesepakatan apapun, "tetapi (oleh T dkk) diminta tambah 50 juta .(interview with PL, 2019, December)"

Beberapa warga meyakini perusahaan kemudian perusahaan memenuhi tawaran T. Hal ini, menurut seorang warga, terbukti dari bagaimana T semakin percaya diri mempengaruhi warga penolak menara. T dkk., disebut oleh warga kemudian membagikan uang sebesar 2-5 juta per honai adat. Menirukan T, warga tersebut berkata "Bapa Mama, tower ini demi pembangunan. Kita harus isap rokok demi pembangunan. Kita sudah isap rokok demi pembangunan *too? (interview with NM, 2018, January 31)*"

Tidak semua yang menerima uang menyepakati pembangunan menara. Sumber-sumber yang berhasil penulis temui menyatakan mereka pada dasarnya menolak rencana tersebut tetapi dipaksa menerima, meskipun terus menolak uang yang dibagikan. W, misalnya, bercerita kalau ia menolak uang sebesar 5 juta yang diantar B. "Itu kamu

punya. Kamu bawa. Saya tidak mengemis." Seorang tetua Marga Dawi pun memiliki sikap serupa—dia menolak uang itu dengan alasan takut karena menjual tanah keramat (interview with NM, 2018, January 31).

Dilihat dari kacamata yang lebih luas, proses pelepasan lahan yang mengakibatkan konfik internal dalam Aliansi Dawi-Mawel tersebut sesungguhnya ganjil. Diskominfo Kabupaten Jayawijaya yang seharusnya mengetahui persis bagaimana proses pelepasan lahan di wilayah adat seharusnya dilakukan; bahwa masyakat adat harus memberikan pelepasan adat atas persetujuan atau diketahui dewan adat setempat mengaku tidak tahu menahu prosesnya. Dalam laporan hasil diskusi di kantor Distrik Kurulu pada 2019, Kepala Dinas Komunikasi dan Informasi mengesankan ketidaktahuan pihak dinas atas proses pembangunan Menara Palapa Ring Timur, seolah-olah proses pelepasan itu belum pernah diketahui pihak Dinas Komunikasi dan Informasi. "Saya belum tahu proses pelepasannya."[53] Demikian juga dengan Pemerintah Distrik Kurulu yang mengakui bahwa pihaknya tidak pernah memproses surat pelepasan dari masyarakat adat sebagai bukti legal pelepasan dari masyarakat adat. "Suratnya sampai hari ini saya tidak pegang (interview with Kepala Distrik Kurulu, 2019, December 1)." T sendiri, ketika penulis temui juga mengatakan hal serupa. "Saya tidak pegang ini. Kalau saya pegang pasti saya kasih. Jujur tidak pegang karena mereka (perusahan dan pemerintah) tidak kasih (interview with T, 2019, December 31)."

Satu hal barangkali yang penting diketahui mengenai keanehan dan kegajilan proses pembangunan menara Palapa Ring Timur di Kampung Kimima dan Kampung Obya, bahwa proses yang kurang lebih sama juga terjadi di tempat pembangunan Palapa Ring di Jayawijaya.

Di Kampung Miami, Distrik Itlay Hisage, sekitar 15 Km dari Kimima dan Obya, proses pelepasan lahan menara Palapa Ring Timur juga masih menyisakan polemik. Seperti halnya di Kimima dan Obya, seluruh tanah

53 Ungkapan Isak Sawaki, Kepala Diskominfo Jayawijaya tersebut ada dalam laporan kronologis yang disusun oleh masyarakat Kampung Obya dan Kampung Kumima (Warga Pemilik Kuasa Hutan Wun Fakfak 2019).

di Kampung Miami merupakan wilayah adat Aliansi Molama-Lokobal—aliansi adat yang terdiri dari dua marga, yakni Marga Asso dan Marga Molama-Lokobal. Lokasi pembangunan menara yang berada di wilayah yang disebut oleh warga sebagai "Gunung Saya" merupakan milik kedua marga tersebut. Marga Asso menguasainya sebagai hak garap, sementara Marga Molama-Lokobal sebagai tempat keramat (*wakunmo*).

Wakunmo merupakan simbol eksistensi kepemilikan hak ulayat. Karena alasan tersebut, Marga Molama Lokobal menolak keras pembangunan menara. Penolakan ini pada mulanya juga didukung oleh Marga Asso secara bulat. Hanya saja, dalam proses selanjutnya, P, pemimpin Marga Asso, berhasil dipengaruhi oleh Z, Kepala Kampung Miami, untuk menerima rencana pembangunan menara. Tanpa ada kesepakatan di tingkat aliansi adat, proyek pembangunan kemudian berjalan hingga rampung. YM, salah satu pemegang mandat aliansi adat dari Marga Molama sekaligus pemimpin utama penolakan pembangunan menara, ketika ditemui oleh penulis secara mengejutkan menyatakan keheranannya mengapa pembangunan menara bisa dilakukan tanpa ada kesepakatan semua marga. Dirinya mengaku tidak pernah sekalipun menyelenggarakan proses pelepasan lahan adat (interview with YM, 2019, April 17). [54]

Proses pembangunan menara di Miami juga tak hanya menyisakan proses pelepasan lahan. Seperti halnya di Kimima dan Obya, uang juga menjadi sengkarut persoalan yang tak kalah pelik. Di Miami, pada awal proses pembangunan menara beredar kabar bahwa melalui Kepala Kampung Miami, perusahaan mendekati P dengan menawarkan nominal persis seperti ditawarkan kepada T di Obya dan Kimima, yakni 200 juta. Uang tersebut dijanjikan akan dikirimkan secara

54 Dewan Adat Papua wilayah La Pago ketika dikonfirmasi oleh penulis soal proses pembangunan menara Palapa Ring di Kumima, Obya, dan Miami mengatakan hal yang kurang lebih sama dengan para tetua Aliansi Dawi-Mawel dan Molama-Lokobal. Mengakui bahwa mereka seharusnya bertindak sebagi pihak yang mengetahui proses pelepasan itu, mereka mengatakan pihaknya tidak pernah mengetahui proses pelepasan adat, juga tidak pernah mengeluarkan surat atas nama lembaga untuk pembangunan palapa ring.

bertahap melalui rekening. Tawaran ini menurut keterangan seorang warga diterima secara sepihak oleh Pius Asso dengan permintaan biaya administrasi tambahan dan dua ekor *wam* (babi) senilai 100 juta.[55]

Seperti halnya di Kimima dan Obya, tidak semua uang ganti rugi pembanguna masuk kantong pribadi para pemimpin marga. Narasumber yang ditemui oleh penulis memberikan kesaksian bahwa uang tersebut dibagi menurut honai adat yang besar dan kecil. Honai adat yang besar menerima 5 juta dan yang kecil menerima 2 hingga 3 juta.

Meskipun demikian, baik di Obya, Kimima, dan Miami, beredar desas-desus bahwa para pemimpin marga memperoleh bagian terbesar. Di Miami, malahan, P dan Z dicurigai oleh warga mengunakan uang itu membeli lokasi di kota Wamena dan membiayai kampanye anaknya untuk menjadi caleg di Kabupaten Jaywijaya melalui salah satu partai pada pemilu 2019.

Beberapa Masalah di sekitar Pembangunan Menara

Sejak perbedaan pendapat dalam pertemuan pertama pada 31 Januari 2018 di halaman rumah T, di Kampung Kimima dan pertemuan kedua pada 8 Maret 2019 di kantor Distrik Kurulu, sejumlah kasus peristiwa berujung kematian terjadi di Kampung Obya dan Kimima atau berhubungan dengan orang-orang dari dua kampung tersebut. Kasus-kasus ini, oleh warga, dikaitkan dengan proyek pembangunan Menara Palapa Ring Timur karena menimpa keluarga marga-marga pemilik hak ulayat.

Kejadian pertama terjadi pada 31 Maret 2018. Sekitar jam 9 malam, seorang ibu, yang diduga memiliki ganggungan kejiwaan di Kampung

55 Keterangan yang sama juga ada pada dua dokumen yang ditulis warga, pertama laporan bertanggal 6 Februari 2018 berjudul "Pegaduan Warga Peduli Wilayah Keramat Jawijaya" dan kedua dalam surat protes yang ditujukan kepada Pemerintah Kabupaten Jayawijaya bertanggal 23 Februari yang mengatasnamakan "Pemilik Kekuasaan Wilayah Hutan Wun Fakfak hingga Timpuapma."

Umpagalo menusuk 6 orang perempuan. Keenam perempuan itu meninggal di tempat dan dua lainnya meninggal dalam perawatan medis. Tidak pernah ada penyelidikan lebih dalam untuk kasus ini. Pelaku penusukan itu meninggal hampir seketika setelah melakukan aksinya setelah warga kampung merespon perbuatannya dengan amuk.

Namun satu keterangan yang penulis dapatkan mengungkapkan hal lain. Beberapa warga menganggap bahwa penusukan tersebut bukanlah dilakukan oleh semata oleh orang gila. *Yalige*-lah yang telah melakukan hal tersebut melalui pelaku yang dianggap mengalami gangguan kejiawaan.[56] "Dia yang punya pundak gunung itu menusuk," kata seorang narasumber yang penulis temui menjelaskan hubungan antara peristiwa penusukan dengan pembangunan menara. Gunung di sini merujuk pada tempat pembangunan menara (interview with LL, 2019, December). Keterkaitan kasus pembunuhan tersebut dengan pembangunan menara semakin menguat karena perempuan tersebut sebelum meninggal sempat mengatakan dua kalimat dalam Bahasa setempat "*an wene nokodek. Wene hir hinilu ooo*. Saya tidak tahu kisah ini. Kamu yang lebih tahu."

Peristiwa lain terjadi pada November 2018, kali ini berupa kecelakaan lalu-lintas. Dua orang, ayah dan anak, dari Marga Logo tewas seketika dalam kecelakaan di Jalan Trans Wamena Jayapura. Terakhir, pada 2019, seorang pemuda dari keluarga Mawel juga mati dalam satu kecelakaan.

Jika diteliti lebih jauh, upaya mengaitkan kasus-kasus kematian di atas dengan pembangunan menara sulit dibuktikan kebenarannya. Meskipun demikian, narasi yang kemudian berkembang di antara warga tersebut bisa dianggap sebagai model "penghukuman" sosial orang-orang Dawi-Mawel yang menolak pembangunan menara terhadap pihak-pihak yang dianggap terkait dengan pembangunan menara, tetapi memilih tidak menyuarakan penolakannya secara terang-terangan.

Sejak pembangunan menara mulai dilakukan, memang, warga juga

56 Yalige dalam kepercayaan orang-orang Huwula merupakan makhluk supranatural yang menjadi penunggu atau penjaga alam, terutama tempat-tempat yang dianggap sakral.

menyadari jika di internal Aliansi Dawi-Mawel sendiri mulai saling menyalahkan. Percikan-percikan konflik ada kalanya mewujud dalam adu mulut. Dalam proses kematian yang dianggap terkait dengan pembangunan menara, misalnya, orang-orang Dawi-Mawel akan mulai berdebat soal siapa yang membawa akibat buruk sehingga menyebabkan kematian saudara mereka. Kadang-kadang perdebatan tidak muncul, tetapi berubah menjadi ajang saling sindir. Meskipun demikian, semua percikan konflik yang muncul memang tidak pernah menganga menjadi konflik serius berujung baku pukul di antara warga.

Selain konflik internal yang muncul di tengah warga Aliansi Dawi-Mawel, satu yang perlu penulis paparkan di sini adalah soal bagaimana janji yang diberikan Pemerintah Indonesia, melalui Diskominfo Kabupaten Jayawijaya, berdampak pada kehidupan warga. Sejak semula Pemerintah Kabupaten Jawijaya melalui Diskominfo mengatakan bahwa akan banyak manfaat yang bisa didapatkan masyarakat dengan membangun menara Palapa Ring Timur. Dikatakan pula, masyarakat bisa mendapatkan jaringan telekomunikasi dengan lebih baik dari sebelumnya. Bahkan, warga masih mengingat betul janji Kepala Dinas Kominfo Jayawijaya Isak Sawaki menjanjikan jaringan internet gratis. "Masyarakat bisa akses informasi seluruh dunia. Nonton piala dunia," demikian kata Sawaki menurut penuturan warga. Tidak hanya itu, menurut Sawaki, Palapa Ring Timur bisa memudahkan warga memperoleh informasi, pendidikan, ekonomi, dan pekerjaan. "Anak-anak bisa buka usaha. Ujian *online* dan tes CPNS *online*. Makan tinggal pesan apa saja, tidak perlu ke toko."[57]

Janji serupa juga diberikan kepada warga Distrik Itlay Hisage. Dalam satu proses sosialisasi yang melibatkan masyarakat empat 4 desa, yaitu Miami, Wuroba, Siliwak dan Helepalegem, pemerintah memberikan penjelasan bahwa proyek pembangunan menara ditujukan untuk menyejahterakan masyarakat. Masyarakat akan tinggal di kebun tanpa membawa hasil kebun ke pasar karena proses jual beli akan dilakukan

57 Pernyataan ini didapatkan penulis ketika menghadiri dialog dengan masyarakat dalam kunjungan ke Distrik Kurulu tanggal 1 Februari dan 8 Maret 2019.

secara daring, sehingga "setiap tanaman sayur-sayuran tidak akan bawa ke pasar dan jual, tetapi mereka (pembeli) akan lihat melalui kamera—mereka (pembeli) akan datang mengunakan helikopter dan beli di kebun langsung (interview with Sekretaris Dewan Adat Huwula, 2019, December)."

Pemerintah Kabupaten Jayawijaya mengatakan janji internet gratis akan diupayakan terwujud 2020 ini dengan memasang sebanyak 138 wifi melalui Program Wi-Fi Nusantara (JPNN.com, January 20, 2020). Berapa giga bit yang pemerintah siapkan untuk masyarakat? Berapa lama masyarakat menerima layanan internet gratis? Masyarakat kelompok mana yang menerima fasilitas interner gratis itu? Pemerintah belum menjelaskan secara detail soal itu.

Kendati demikian, dalam beberapa hal sebenarnya ada parameter yang tersedia untuk mengukur sejauh mana manfaat internet bagi orang asli Papua di dua distrik. Salah satunya adalah melalui sejarah penggunaan program internet distrik yang pernah ada jauh sebelum palapa ring.

Di Kampung Oboya, program ini berada di SD Inpres Yiwika. Paulus Himan, salah satu guru SD tersebut, menceritakan bahwa ketika itu internet justru membawa masalah. Alih-alih belajar dengan memanfaatkan internet, anak-anak pergi ke sekolah bukan untuk belajar tetapi sibuk mengakses hiburan melalui internet. Sebagai pendidik, menghadapi hal demikian, Paulus sudah mencoba bersiasat agar internet di sekolahnya dipergunakan sebagaimana mestinya untuk proses pembelajaran. Ia mematikan internet di jam pembelajaran sekolah, kecuali untuk kepentingan belajar di kelas. Siasat itu rupanya kurang berhasil karena ketika pulang sekolah, anak-anak malah tidak pulang rumah—mereka membuka internet dan main sampai sore hingga dia harus minta anak-anak pulang. Seringkali, malahan, anak-anak ini akan kembali lagi sore atau malam harinya. Padahal, di malam hari justru waktu orang-orang dewasa datang. "Mereka (orang-orang dewasa itu)," kata Paulus, "bisa main sampe pagi, buang air di sekitar sekokah, tidak pada tempatnya," Akses internet, menurut Paulus, malah memudahkan anak-anak hingga orang dewasa di kampung berpacaran

secara daring. “Kita pikir anak-anak itu duduk saja di pinggir sekolah itu? Mereka nonton video telanjang, pacaran lewat internet. Sulit kita batasi (interview with P. Himan, 2019, February 5).”

Seorang narasumber lain menuturkan cerita yang lebih miris. Sepengetahuan dia, internet di kampung dimanfaatkan para pemuda menjadi jalur jual beli ganja. “Mereka bisa pesan narkoba itu lewat Facebook, bawa kesana. Mereka masuk dalam kelas. Isap berjam-jam,” Narasumber tersebut mengatakan bahwa melalui internetlah anak-anak muda setempat mengetahui ganja dan tempat pembeliannya. Masalah ganja ini menjadi pelik karena ada beberapa kasus tagihan yang ditujukan kepada orang tua atas pembelian ganja yang dibeli oleh anak mereka.[58]

Penutup

Membaca keselutuhann narasi soal peralihan lahan dalam pembangunan menara Palapa Ring Timur di atas, jika diperhatikan lebih jeli, sesungguhnya ada satu kepingan gambar yang masih harus ditemukan, yakni soal bagaimana proses tersebut dapat berjalan nisbi tanpa hambatan berarti. Konflik internal di Obya dan Kimima dan Miami, secara aneh, tidak pernah tereskalasi menjadi satu konflik yang terbuka. Dalam pengamatan dan interaksi yang dekat selama lebih dari dua minggu di Kurulu penulis juga nyaris tidak menemukan narasi soal pertikaian keras horizontal antar warga selama proses pembangunan menara.

Satu petunjuk yang masih perlu diselidiki lebih lanjut, meskipun demikian, penulis dapatkan selama berada di Kimima dan Obya, yakni soal keterlibatan aparat militer. Petunjuk ini datang melalui penuturan beberapa warga yang bercerita pernah dibayar menjadi tukang pikul ke atas gunung tempat proyek menara berada. “Dorang pikir itu alat

58 Narasumber ini menceritakan kepada penulis dalam sebuah diskusi mengenai kronologi penangkapan dan penahanan AM, pemuda Kurulu yang terkait dengan kasus narkotika, di BNN Provinsi Papua pada 11 Maret 2020.

bangunan," kata warga tersebut. "tetapi itu (ternyata) peluru." Cerita lain menyebutkan keberadaan pos militer, sekitar satu kilometer di atas bukit, yang mengamankan proses pembangunan menara. Soal keberadaan pos militer ini penulis sempat ingin memverifikasi cerita warga, tetapi terhalang keterbatasan fisik dan medan yang berat.

Benar tidaknya cerita-cerita di atas, sebagaimana penulis katakan, tentu saja perlu usaha penyelidikan mendalam untuk membuktikan kebenarannya—satu hal yang tidak penulis miliki selama penyusunan tulisan ini. Apapun itu, yang jelas, penulis berpendapat cerita soal dukungan dan perlindungan militer dalam proses pembangunan menara turut mempercepat proses pembangunan menara yang dilakukan tanpa persetujuan adat Aliansi Dawi-Mawel. Paling tidak, cerita tersebut efektif menekan keberanian warga untuk melakukan protes yang lebih keras.

Di luar soal kemungkinan adanya peranan dan penggunaan aparat militer dalam proses pembangunan menara Palapa Ring Timur di Kabupaten Jayawijaya, terutama di Kurulu, janji yang diumbar oleh Pemerintah Indonesia, melalui pemeritah lokal kepada warga Kimima, Obya, dan Miami penting digarisbawahi. Pemberian janji ini, tidak hanya mengindikasikan adanya pembohongan sistematis dalam proses pembangunan Palapa Ring dan bisa jadi pembangunan infrastruktur lain di Papua, satu hal yang tentu saja harus diperhatikan secara serius. Lebih dari itu, dalam lingkup yang lebih luas, pemberian janji tersebut bisa dilihat sebagai perwujudan dari sikap menang sendiri, masa bodoh dan tidak mau tahu Pemerintah Indonesia dalam pembangunan infrastruktur di tanah Papua.

Hampir tidak masuk akal pemerintah tidak mengetahui kegagalan program internet yang muncul beberapa tahun sebelumnya di Kimima, Obya, dan Miami. Susah pula mempercayai jika pemerintah tidak melakukan proses evaluasi atas program tersebut Dengan segala prasangka baik yang telah penulis kemukakan tersebut, satu-satunya alasan yang mungkin timbul dari pembangunan Palapa Ring Timur di Jayawijaya yang digembar-gemborkan salah satunya bertujuan memperlancar akses internet warga setempat itu adalah, bahwa

pembangunan menara-menara internet tersebut sejak semula memang bukan untuk orang-orang Kimima, Obya, dan Miami. Lebih tepatnya, barangkali, pembangunan menara tersebut sejak pertama memang bukan ditujukan utuk mayoritas orang asli Papua di wilayah Jayawijaya yang tidak punya akses pendidikan dan infrastruktur pendidikan dan pengetahuan yang memadai. Jika benar demikian, itu artinya semua pengorbanan orang-orang Obya, Kimima, dan Miami, termasuk di dalamnya tanah-tanah keramat mereka, sia-sia, jika bukan tidak ada artinya.

Daftar Pustaka

- Direktorat Jenderal Pengelolaan, Pembiayaan, dan Resiko Kementerian Keuangan. 2018. "Palapa Ring Paket Timur." Accessed August 19, 2020. http://kpbu.djppr.kemenkeu.go.id/proyek/palapa-ring-paket-timur/.
- Haipapua. 2018. "Kerjakan Proyek Palapa Ring Timur, PT Cenderawasih Arta Teknologi Datangkan Heli MI-26." May 28. Accessed September 24, 2020. https://haipapua.com/kerjakan-proyek-palapa-ring-timur-pt-cenderawasih-arta-teknologi-datangkan-heli-mi-26/.
- JPNN.com. 2020. "Tahun Ini, Warga Jayawijaya Papua Dapat Internet Gratis." *JPNN.com*, January 20. Accessed November 09, 2020. https://www.jpnn.com/news/tahun-ini-warga-jayawijaya-papua-dapat-internet-gratis.
- Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016
- Redaksi. 2018. "Angkut Material Palapa Ring Timur, Helikopter Didatangkan Dari Moskow." *KabarPapua.co*, May 27. Accessed September 24, 2020. https://kabarpapua.co/angkut-material-palapa-ring-timur-helikopter-didatangkan-dari-moskow/.
- Syafina, Dea C. 3/20/2019. "Perjalanan "Infrastruktur Langit": Mega Proyek Sejak Orde Baru." *Tirto.id*, 3/20/2019. Accessed September 24, 2020. https://tirto.id/perjalanan-infrastruktur-langit-mega-proyek-sejak-orde-baru-djUd.

- Warga Pemilik Kuasa Hutan Wun Fakfak. 2019. *Laporan Nomor 01/WPK/2019 Tetang Desakan Peninjauan Kembali Pembangunan Tower Satelit Palapa Ring C5 Di Hutan Wun Fakfak.*
- Wedhaswary, Inggried D. 10/14/2019. "Perjalanan Palapa Ring, Dicetuskan Sejak 2005 Hingga Diresmikan Jokowi Halaman All - Kompas.Com." *Kompas.com*, 10/14/2019. Accessed August 19, 2020. https://www.kompas.com/tren/read/2019/10/14/191700465/perjalanan-palapa-ring-dicetuskan-sejak-2005-hingga-diresmikan-jokowi?page=all.

Wawancara Utama:

- Himan, Paulus. 2019. Interview by B. Mawel. February 5, 2019.
- Kepala Distrik Kurulu. 2019. Interview by B. Mawel. December 1, 2019. Wamena.
- LL. Interview by B. Mawel. December, 2019. Kurulu.
- NM. 2018. Interview by B. Mawel. January 31, 2018. Kurulu.
- PL. Interview by B. Mawel. December, 2019. Kurulu.
- Sekretaris Dewan Adat Huwula. Interview by B. Mawel. December, 2019. Kurulu.
- Y T. 2019. Interview by B. Mawel. December 31, 2019. Kurulu.
- W. 2019. Interview by B. Mawel. March 10, 2019. Kurulu.
- YM. 2019. Interview by B. Mawel. April 17, 2019. Kurulu.

Profil Penulis

BENNY MAWEL adalah jurnalis Papua. Ia bekerja sebagai jurnalis di jubi.co.id (2011-sekarang) dan kontributor www.ucanews.com dan the Jakarta Post untuk isu-isu hak asasi manusia. Ia terlibat dalam riset bersama ELSAM Jakarta bekerjasama dengan Peace Brigades International (PBI) pada 2015 dan 2019. Pada 2018, ia mendapat beasiswa investigasi tentang isu kesehatan di Papua dari Tempo.

Di luar aktivitas kewartawanannya, Benny Mawel adalah penulis opini. Tulisannya mengenai isu-isu pembangunan Papua tersebar di antaranya di tabloid Suara Perempuan Papua, suarapapua.com, dan jubi.co.id.

PILIPUS ROBAHA aktif dalam kerja-kerja pengorganisiran dan pendidikan politik rakyat, terutama di kalangan generasi muda Papua. Kerja-kerja tersebut ia lakukan di beberapa organisasi gerakan pemuda Papua yang menyuarakan hak kebebasan berekspresi di muka umum dan penentuan nasib sendiri rakyat Papua. Dalam menjalankan kerja-kerja kemanusiaan dan pengorganisiran, ia kerap bermitra bersama GKI Sinode, GKI Di Tanah Papua dan SKPKC Fransiscan Papua. Aktivis yang pernah kuliah di Universitas Yapis Papua ini sekarang merupakan wakil ketua umum Organisasi Solidaritas Nasional Mahasiswa Dan Pemuda Papua (SONAMAPPA).

WALDINE PRAXEDES MEAK adalah aktivis Papua yang bekerja di isu Hak Asasi Manusia dan Perempuan. Waldine lahir dan tinggal di Fakfak. Sejak tahun 2009, Waldine mewakili komunitas KELOMANG yang mempromosikan pertanian organik dan pemberdayaan ekonomi perempuan.

YASON NGELIA lahir 6 Oktober 1990 di Getentiri, Boven Digoel, Papua. Yason menyelesaikan pendidikan dasar di Boven Digoel, SMP dan SMA di Merauke. Sejak 2008, Yason pindah ke Kota Jayapura untuk melanjutkan pendidikan kuliah S1 di Ilmu Pemerintah, FISIP Universitas Cenderawasih, Jayapura. Sejak mahasiswa Yason aktif di berbagai organisasi gerakan yang terkait dengan isu-isu Demokrasi dan hak asasi manusia.

Di luar kegiatannya sebagai aktivis gerakan, Yason adalah seorang penulis. Tahun 2018, ia menerbitkan buku berjudul "Gerakan Mahasiswa Papua". Satu tulisan panjangnya juga dimuat dalam bunga rampai Pembela HAM Menulis yang diterbitkan oleh ELSAM pada 2016.

YULIANA LANTIPO adalah jurnalis Papua yang bekerja di isu Hak Asasi Manusia dan Politik di Papua. Yuliana tinggal di Jayapura dan sehari-hari bekerja sebagai redaktur di jubi.co.id. Yuliana merupakan alumnus pertama program Kursus Dasar Pembela HAM yang diselenggarakan oleh ELSAM-PBI pada tahun 2015.

YOHANIS MAMBRASAR, S.H. menyelesaikan kuliah hukumnya di Fakultas Hukum Universitas Cenderawasih (2012). Sampai tahun 2016, Yohanis aktif melakukan advokasi mama-mama pedagang asli Papua dalam wadah Solidaritas Pedagang Asli Papua (SOLPAP) bersama almarhum Robert Jitmau. Pada Tahun 2014-2015 Yohanis bergabung dengan Yayasan Anak Dusun Papua (Yadupa). Kini, Yohanis adalah pengacara publik di Perkumpulan Pengacara Hak Asasi Manusia (PAHAM) Papua. Sebelumnya, pada periode 2016-2017, ia merupakan Asisten Pengacara Publik LBH Jakarta. Sebagai pengacara, Yohanis aktif melakukan pendampingan hukum bagi tersangka makar Papua dan korban-korban kekerasan lainnya. Pada September 2019 Yohanis mendapat penghargaan Hukumonline Awards 2019 untuk kategori "Pengacara Paling Menginspirasi di Bidang Pro Bono Non-Litigasi". Sejak awal tahun 2020, Yohanis mengorganisir pembentukan komunitas Babeoser Bikar di Tambrauw Papua Barat.