

INTERSEKSI BUDAYA DAN PERADABAN NEGARA-NEGARA DI SAMUDRA HINDIA: PERSPEKTIF INDONESIA

Dedi Supriadi Adhuri, Amorisa Wiratri, dan Angga Bagus Bismoko

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

E-mail: dediadhuri@hotmail.com, sevenstupid7@gmail.com, angga.b.bismoko@gmail.com

Diterima: 6-11-2015

Direvisi: 18-11-2015

Disetujui: 25-11-2015

ABSTRAK

Tulisan ini membahas interseksi budaya, termasuk peradaban bangsa-bangsa yang terhubung dengan Samudra Hindia dari perspektif Indonesia. Paparan berfokus pada tiga isu, yakni (1) sejarah pelayaran yang dilihat sebagai proses interaksi yang melibatkan *socio-cultural exchange* di antara pihak yang terlibat; (2) produk dari interaksi yang difasilitasi oleh aktivitas pelayaran; dan 3) diaspora berbagai bangsa di negara-negara dalam lingkup Samudra Hindia. Makalah ini menunjukkan bahwa berbagai suku bangsa di Indonesia sudah ribuan tahun terlibat aktif sebagai *host*, yakni pihak yang dikunjungi. Juga sebagai tamu (*visitor*) dari dan ke berbagai negara di tepi Samudra Hindia, baik ke arah timur (India, Afrika, dan Arab) maupun utara (negara-negara ASEAN) dan selatan (Benua Australia). Sebagai hasil dari proses interaksi yang lama dan intensif itu, terjadilah saling adopsi—dengan kontekstualisasi—elemen-elemen kebudayaan, termasuk peradaban di antara bangsa-bangsa itu. Bahasa, agama, struktur sosial, monumen-monumen kuno, seperti candi dan masjid adalah produk dari pertukaran dan adopsi itu. Diaspora berbagai suku bangsa Indonesia di negara-negara tepian Samudra Hindia, juga sebaliknya, diaspora bangsa-bangsa lain di Indonesia, adalah wujud lain dari silang budaya ini. Berbeda dengan saling adopsi elemen-elemen budaya yang terjadi pada masa lalu, diaspora berlangsung sampai sekarang. Hal itu ditunjukkan oleh interaksi antara kelompok-kelompok diaspora itu, baik dengan bangsa-bangsa yang menjadi *host*-nya, maupun dengan bangsa-bangsa mereka sendiri di tanah asalnya.

Kata kunci: interseksi sosial budaya, Samudra Hindia, diaspora

ABSTRACT

This paper discusses the socio-cultural and civilization intersections among nations connected by the Indian Ocean, from Indonesian perspective. It focuses on three different but connected issues, these are 1) the sailing history which is seen as the process of interaction involving socio-cultural exchange of involved nations; 2) the products of the interactions, and; 3) the diaspora of Indian ocean connected nations. In regard to the first, this paper argues that various ethnic groups in Indonesian had long been involved in the history of Indian Ocean sailing tradition. Indonesians acted both as hosts of the coming of various nations as well as the visitors to various countries as far as Middle East, Africa, India, Southeast Asian countries to the east and north and Australia to the south. The products of these long lasting and intensive interactions are mutual adoptions of social-cultural elements and even civilization among involved nations. Language, religions, social structure, ancient monuments such as temples, mosques are some examples of the products of the processes. Diaspora of Indonesian ethnic groups in various Indian ocean countries and the diaspora of various nations in Indonesia are other form of these cultural intersections. Unlike the adoptions of socio-cultural elements mentioned earlier that have taken place in the past, the diasporas demonstrate that these interactions and exchanges are not only a history but continues processes until the present time. These are expressed by the interactions of diaspora communities with their host nations as well as their interactions with their countries of origin.

Keywords: *Socio-cultural intersections, Indian Ocean, Diaspora*

PENDAHULUAN

Sejarawan LIPI, Adrian. B. Lopian, menegaskan bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*), semestinya diartikan sebagai negara laut yang ditaburi pulau-pulau, bukan negara pulau-pulau yang dikelilingi laut. Istilah *negara kepulauan* yang digunakan dan diadopsi dalam konteks Indonesia mengacu pada pengertian *archipelagic state*, yang berasal dari bahasa Yunani. Kata *archipelagic* dalam bahasa Yunani terdiri dari kata *arch* (besar atau utama) dan *pelages* (laut). Oleh karena itu, jelas bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki ikatan erat dengan dunia maritim, dengan laut merupakan bagian strategis dan utama bagi Indonesia.

Keterkaitan dunia maritim dengan sejarah dan kebudayaan Indonesia terlihat dari berbagai bukti sejarah perkembangan peradaban sejak kerajaan/kesultanan hingga era kontemporer di Indonesia. Kerajaan/Kesultanan Nusantara tergantung secara politik dan ekonomi pada perniagaan internasional, dan tentu saja bergantung pada kapal-kapal laut serta para pelaut yang tangguh. Wade (2009) menyebutkan bahwa perkembangan aktivitas maritim, khususnya melalui kegiatan pelayaran di Pulau Jawa, memengaruhi keputusan raja untuk memindahkan wilayah aktivitas utama kerajaan ke tepi sungai atau laut. Aktivitas pemerintahan kerajaan Mataram juga mengalami perpindahan dari pedalaman ke muara Sungai Brantas (Wade, 2009). Demikian pula kesultanan-kesultanan di Nusantara, seperti Aceh, Minangkabau, Palembang, Banten, Demak, Goa, dan Maluku mendirikan pusat kekuasaannya di sekitar pelabuhan. Bandar-bandar pelabuhan ini menjadi tempat berlabuh armada-armada dagang dari berbagai kerajaan, baik dari Nusantara maupun dari luar negeri, terutama Tiongkok dan India.

Jika melihat kota-kota besar di Indonesia masa kini, terlihat jelas bahwa kota-kota tersebut masih menyimpan kenangan sebagai bandar pelabuhan. Kota-kota besar itu merupakan bandar pelabuhan besar sekaligus ibu kota kesultanan-kesultanan tua. Sebagai contoh, Kota Banda Aceh, Medan, Padang, dan Palembang yang merupakan bandar-bandar penting kesultanan memusatkan perhatian politik ekonominya pada

dunia perdagangan laut antarbangsa. Sementara itu, Jakarta, yang merupakan ibu kota Republik Indonesia, dulunya merupakan kota pelabuhan kecil bernama Sunda Kelapa. Wilayah tersebut kemudian dikuasai dan dijadikan kantor dagang utama sekaligus basis utama armada-armada laut dan perdagangan VOC di Indonesia pada era kolonial Belanda.

Interaksi yang begitu intens tentu saja tidak berhenti di pelabuhan, melainkan juga masuk ke daerah pedalaman. Interaksi sebagai salah satu wujud interseksi budaya bangsa-bangsa di dunia tidak hanya menghasilkan adopsi, tetapi juga kontekstualisasi kebudayaan. Kontekstualisasi kebudayaan yang dibawa berbagai bangsa di kawasan Samudra Hindia oleh orang-orang Indonesia. Di tanah air, kita bisa menyaksikan berbagai candi yang tersebar di Jawa dan Sumatra. Berdirinya candi-candi tersebut merupakan refleksi diadopsinya peradaban Hindu dan Buddha yang dibawa orang-orang India. Kesultanan-kesultanan yang berdiri dari Aceh sampai Papua merupakan wujud adopsi peradaban Islam yang dibawa orang-orang Arab. Sebaliknya, kebudayaan Indonesia diadopsi secara kontekstual oleh bangsa-bangsa yang mendatangi dan didiami sementara atau selamanya oleh orang Indonesia. Misalnya, berbagai lukisan gua, kulit kayu, dan beberapa ritual orang Aborigin di bagian utara Australia menjadi saksi interaksi dan adopsi dengan penyesuaian lokal kebudayaan orang-orang Makassar oleh orang Aborigin.

Wujud interaksi berbagai negara-bangsa dalam kegiatan pelayaran di Samudra Hindia seharusnya dapat dijadikan dasar pengembangan kerja sama antarnegara di Kawasan Samudra Hindia pada era kontemporer. Berbagai interaksi yang terjadi dari kegiatan pelayaran, khususnya oleh bangsa-bangsa di Samudra Hindia, sebagian besar didasari oleh kegiatan perdagangan dan penyebaran agama secara damai. Hal itu tentu berbeda dengan apa yang terjadi pada era kolonial dan imperialisme bangsa-bangsa Eropa. Pada waktu itu, bangsa-bangsa Eropa membawa misi penguasaan sumber daya negara-negara berkembang dan negara beserta kekuatan militer turut serta menyokong kelompok pemilik modal. Adapun adopsi terhadap berbagai nilai dan budaya negara-negara *Indian Ocean Rim*

Association (IORA) menunjukkan bahwa kerja sama dan kesesuaian dalam membangun peradaban di Samudra Hindia telah berlangsung baik sejak lama. Selain itu, fenomena diaspora sebagai bagian dari warisan kegiatan pelayaran samudra menjadi salah satu faktor strategis bagi masing-masing negara untuk meningkatkan kerja sama saling menguntungkan, baik secara politik, ekonomi, maupun sosial budaya pada era globalisasi. Dengan demikian, berbagai dinamika perkembangan interseksi budaya dan peradaban yang dikaji pada artikel ini diharapkan dapat memberikan sumbangan informasi dan pengetahuan bagi pengambilan kebijakan kerja sama berbagai bidang yang saling menguntungkan bagi negara-negara IORA, khususnya sektor maritim.

DINAMIKA INTERAKSI (KEGIATAN PELAYARAN) DI ANTARA NEGARA-NEGARA DI TEPIAN SAMUDRA HINDIA: PERSPEKTIF INDONESIA

Bagian ini menyampaikan kembali sejarah kegiatan pelayaran dunia di Samudra Hindia yang telah berlangsung sejak berabad-abad lalu. Sejarah mencatat bahwa Samudra Hindia memegang peranan penting dalam kegiatan pelayaran dunia sejak dahulu hingga saat ini. Kegiatan pelayaran negara-bangsa dari berbagai belahan dunia di Samudra Hindia terbagi menjadi beberapa periode kejayaan serta berbagai interaksi yang terjadi di dalamnya. Berbagai penelitian terkait sejarah kegiatan pelayaran di Samudra Hindia dilakukan untuk memahami berbagai informasi terkait pelaku, motif/tujuan, periode dan wujud interaksi sosial-budaya, ekonomi serta politik di wilayah Samudra Hindia. Hofmeyr (2010) menyebutkan bahwa kegiatan pelayaran di Samudra Hindia melibatkan berbagai bangsa di belahan bumi Asia, Eropa, dan Afrika. Sharma (2014) melakukan penelitian khusus mengenai perdagangan laut dan pedagang Muslim di India Selatan berikut berbagai interaksinya pada 1000–1500. Sementara itu, Wade (2009) melakukan penelitian terkait awal periode kegiatan perdagangan Asia Tenggara melalui Samudra Hindia berlangsung sejak tahun 900–1300 berikut berbagai dinamika interaksi yang terjadi.

Kegiatan pelayaran di Samudra Hindia dapat dibedakan menjadi dua bentuk menurut aktor pelaku pelayaran, yaitu pelayaran imperialis dan pelayaran diaspora. Bentuk pertama kegiatan pelayaran di Samudra Hindia dilakukan pada masa kejayaan imperialisme Eropa sehingga disebut pelayaran imperialis. Kegiatan pelayaran ini sudah menjadi catatan umum sejarah dan terjadi di berbagai belahan dunia, dilakukan oleh kaum kolonial Eropa. Aktor pelaku pelayaran merupakan kelompok pemilik modal dan terdapat peran negara beserta kekuatan militer dalam menyokong keberhasilan pelayaran. Bentuk kedua ialah pelayaran yang dilakukan oleh suatu bangsa/masyarakat atau lebih dikenal dengan pelayaran diaspora. Bentuk pelayaran ini jarang menjadi perhatian dalam sejarah. Pelayaran diaspora memiliki ciri paling menonjol, yakni sebagian besar dilakukan oleh masyarakat/pedagang dan menetap di wilayah tujuan. Selain itu, masyarakat masih memiliki keterikatan kuat dengan daerah asal. Hal itu memungkinkan perkembangan kegiatan pelayaran yang sebagian besar dilakukan oleh pedagang. Hofmeyr (2010) menyebutkan bahwa saat ini terdapat pergeseran sejarah yang menunjukkan kegiatan pelayaran di Samudra Hindia tidak hanya identik dengan imperialisme Eropa yang menggunakan kekuatan militer, tetapi ada kegiatan pelayaran damai oleh kelompok diaspora yang sebagian besar adalah kelompok pedagang. Harper dalam Hofmeyr (2010) meringkas perbedaan kedua bentuk kegiatan pelayaran ini sebagai wujud globalisasi. Globalisasi pada masa imperialisme Eropa merupakan tindak lanjut upaya negara-bangsa, berbeda halnya dengan globalisasi diaspora. Tulisan ini lebih memfokuskan bahasan pada kegiatan pelayaran diaspora negara-bangsa di kawasan Samudra Hindia dibanding dengan kegiatan pelayaran era imperialisme.

Berbagai dinamika politik ekonomi turut mewarnai interaksi penduduk di berbagai wilayah di dunia, khususnya di belahan bumi selatan melalui kegiatan pelayaran samudra. Lebih lanjut, menurut Ho dalam Hofmeyr (2010), sebelum era imperialisme Eropa, kegiatan pelayaran di Samudra Hindia lebih pada kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh suatu masyarakat atau kelompok dagang yang terlepas dari kepentingan negara.

Contohnya yang dilakukan oleh pedagang Hadramaut, Gujarati, Malaya, dan Bugis. Kegiatan pelayaran seperti itu disebut pelayaran diaspora. Pelayaran diaspora memiliki kekhususan, yaitu dilakukan dengan tujuan atau motif ekonomi tanpa melakukan usaha-usaha penguasaan politik. Kegiatan pelayaran diaspora ini tecermin dari bentuk interaksi antara pendatang dan penduduk asli berupa interaksi sosial budaya. Namun, bukan berarti kegiatan pelayaran ini terlepas dari konflik. Kegiatan pelayaran diaspora ini diwarnai konflik kewarganegaraan. Hofmeyr (2010) menyampaikan bahwa dalam novel karya Ghosh (1992) berjudul *In An Antique Land* ditemukan penggalan cerita pengalamannya bertemu beberapa petani Mesir yang sebagian besar terpaksa meninggalkan Mesir menuju negara Teluk untuk bertahan hidup karena berbeda pandangan dengan pemerintahnya tentang nasionalisme di atas kosmopolitanisme. Hofmeyr (2010) menyampaikan bahwa dalam novel karya Abdulrazak Gurnah berjudul *By the Sea* ada tumpang tindih antara transnasionalisme, perdagangan lama diaspora, jaringan muslim, mundurnya imperialisme Britania, kemerdekaan Zanzibari, kekerasan di Afrika-Arab, hingga politik perang dingin dan regulasi pengungsi internasional.

Perkembangan kegiatan pelayaran beserta dinamika interaksi peradaban di Samudra Hindia dapat dilihat dari catatan sejarah pelayaran bangsa India, Arab, dan Tiongkok. Kegiatan pelayaran samudra berkembang pesat seiring peningkatan kegiatan perdagangan kerajaan-kerajaan maritim di Samudra Hindia. Sharma (2014) menyebutkan beberapa kerajaan maritim yang melakukan kegiatan perdagangan laut pada abad ke-11 dan mengalami kejayaan, misalnya Dinasti Fatimid di Laut Merah, Dinasti Chola di India Selatan, Dinasti Syailendra di Asia Tenggara, dan Dinasti Song di Tiongkok. Wade (2010) menyebutkan bahwa perkembangan pesat perdagangan laut, khususnya di Asia Tenggara, turut memengaruhi perubahan bidang politik, sosial, dan ekonomi di wilayah itu sejak abad ke-10 hingga pertengahan abad ke-13.

Penelitian Sharma (2014) terfokus pada kegiatan perdagangan melalui pelayaran di Samudra Hindia oleh umat muslim di India Selatan. Tu-

lisan tersebut turut mengonfirmasi bahwa umat muslim (bangsa Arab) tidak hanya melakukan penyebaran agama (motif religius), tetapi juga melakukan kegiatan perdagangan dalam kegiatan pelayaran samudra. Sharma (2014) mengawali bahasan perkembangan kegiatan perdagangan laut berikut dinamikanya pada periode sebelum Islam masuk ke India. Lebih lanjut, Sharma (2014) mengulas berbagai interaksi antara kaum pendatang (pedagang muslim) dan penduduk asli India serta bagaimana hubungan antara pedagang muslim India dan perkembangan perdagangan laut hingga melakukan ekspansi ke Tiongkok, Afrika, dan Asia Tenggara.

Perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan laut di India Selatan tidak dapat dilepaskan dari konteks agama dan keuntungan ekonomi. Meskipun motif penyebaran agama hanya salah satu tujuan kegiatan pelayaran bangsa Arab di India, terdapat interaksi budaya antara pendatang dan penduduk asli pada konteks agama. Pedagang muslim dari Asia Barat mendiami wilayah di pesisir dan menikah dengan wanita setempat sehingga memunculkan kelas sosial baru pada muslim India yang disebutkan oleh Mapillas dan Lubbois (dalam Sharma, 2014). Selain itu, kerajaan maritim India Selatan menyambut baik pedagang karena mampu memberikan keuntungan ekonomi yang lebih besar. Pedagang Muslim India, menurut Mapillas dan Lubbois, cukup berhasil memonopoli perdagangan laut di India Selatan pada abad ke-13. Bahkan, ekspansi Islam hingga ke Asia, Afrika, dan Eropa memberikan keuntungan bagi pedagang laut Muslim India dalam membangun jaringan bisnis hingga ke tempat yang jauh—meskipun pusat kegiatan ekonomi tetap berada di India Selatan (Sharma, 2014). Keberhasilan pedagang Muslim India dalam kegiatan perdagangan laut di Samudra Hindia menempatkan mereka menjadi pemegang otoritas kegiatan pelayaran di India Selatan, seperti diungkap Sharma berikut ini.

Indian Muslims in south India denotes important constituent of foreign (sea) trade policy until European introduced state sponsored piratical activities to control the Indian sea trade after 1498 AD (Sharma, 2014).

Sharma (2014) menyebutkan perkembangan kegiatan perdagangan laut Muslim India erat kaitannya dengan awal kegiatan eksplorasi di Asia Tenggara dan Tiongkok oleh misionaris Buddha dalam melakukan kegiatan misionarisnya di wilayah tersebut, diikuti pedagang Hindu sebelum masuknya pedagang muslim India. Namun dalam perkembangannya, pedagang Hindu lebih memilih perdagangan jalur darat dibanding dengan perdagangan jalur laut. Pedagang muslim India berhasil memanfaatkan peluang di jalur laut itu dengan baik, ditunjang kemampuan perdagangan laut yang andal ke wilayah Tiongkok dan Asia Tenggara (Sharma, 2014).

Penelitian Wade (2009) menjelaskan perkembangan kegiatan perdagangan laut di Asia Tenggara pada tahun 900 hingga 1300, yang disebut *early age* atau masa awal. Hasil pengamatan Wade (2009) menunjukkan bahwa banyak terjadi dinamika interaksi ekonomi, politik, sosial, dan budaya sebagai hasil dari kegiatan perdagangan laut di kawasan Samudra Hindia. Menurut Wade (2009), awal perkembangan perdagangan laut Asia Tenggara ditandai oleh perubahan secara kolektif akibat revolusi ekonomi pada tingkat regional yang terjadi selama kekuasaan Dinasti Song (960–1276) di Tiongkok, perubahan sosial di Tiongkok Selatan, perkembangan perdagangan Islam di Asia Tenggara dan Tiongkok Selatan serta meningkatnya perdagangan antara pedagang dan komunitas dari Tamil dan Tiongkok.

Wade (2009) menyebutkan beberapa fenomena yang membuktikan bahwa kekuatan perdagangan laut di Samudra Hindia turut mengubah struktur kehidupan sosial budaya, ekonomi, dan politik kerajaan-kerajaan maritim di Asia Tenggara pada 900–1300. Menurut Wade (2009), fenomena-fenomena tersebut adalah perpindahan pusat administrasi kerajaan mendekati pesisir, munculnya pelabuhan baru sebagai gudang perdagangan laut, ekspansi penduduk, peningkatan hubungan maritim antarmasyarakat, meningkatnya penggunaan uang, perkembangan industri keramik, perkembangan industri tekstil, perkembangan pertanian, perdagangan maritim terkait perang, bentuk baru dari konsumsi, dan munculnya organisasi perdagangan baru.

Beberapa penelitian juga menjelaskan hubungan yang kuat antara peradaban manusia dan laut. Budiman dkk. (2013) menyebutkan bahwa pada masa perkembangan Buddha di Indonesia dan perkembangan kerajaan maritim Nusantara, seperti Kerajaan Sriwijaya (sekitar abad ke-6) di Sumatra dan Kerajaan Majapahit (sekitar abad ke-12–15) di Jawa, telah terjadi hubungan penyesuaian peradaban. Candi Borobudur merupakan salah satu bentuk peninggalan Kerajaan Sriwijaya pada Dinasti Syailendra abad ke-9. Wade (2009) menyebutkan bahwa Majapahit pernah memindahkan wilayah administrasi kerajaan dari pedalaman menuju ke tepian Sungai Brantas agar memudahkan kontrol dan kerja sama kegiatan perdagangan laut. Hal tersebut sebagai bentuk penyesuaian peradaban.

Pada era kontemporer, sejarah mencatat dinamika interaksi peradaban melalui kegiatan perdagangan laut berlanjut pada masa masuknya imperialisme Eropa ke Indonesia. Pada masa itu, kaum kapitalis bersama kekuatan militer masuk menguasai berbagai sumber daya Nusantara dan menimbulkan berbagai konflik. Hal tersebut merupakan salah satu penyebab fenomena migrasi—selain kegiatan perdagangan laut yang masuk dan keluar Indonesia. Pada sekitar abad ke-17 sampai abad ke-19, dijumpai berbagai kegiatan pelayaran samudra, khususnya dilakukan oleh penduduk pesisir, seperti Makassar dan Bugis. Bagian selanjutnya dari artikel ini membahas lebih jauh mengenai berbagai interaksi serta dinamika sebagai bagian dari sejarah peradaban kegiatan pelayaran samudra di Indonesia.

KONSEKUENSI SOSIAL BUDAYA DARI KEGIATAN PELAYARAN DI TEPIAN SAMUDRA HINDIA

Bagian ini memaparkan perubahan-perubahan sosial budaya yang terkait interaksi antara berbagai bangsa di negara-negara yang terhubung oleh Samudra India. Secara spesifik, bahasan akan menunjukkan contoh-contoh adopsi (dengan kontekstualisasi) dari unsur-unsur kebudayaan asing yang dibawa oleh bangsa-bangsa yang datang ke Indonesia. Juga sebaliknya, adopsi kebudayaan Indonesia oleh bangsa-bangsa asing yang berinteraksi dengan bangsa Indonesia.

Pengaruh Interaksi Negara-Negara di Tepian Samudra Hindia dalam Kebudayaan Penduduk Indonesia

Indianisasi: Adopsi Budaya India di Indonesia

Denys Lombard menjelaskan bahwa ada tiga petunjuk untuk mengapresiasi bagaimana persentuhan budaya antara India dan Indonesia telah meresap dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Petunjuk pertama adalah legenda Raja Aji Saka, yang mengisahkan bagaimana seorang putra raja keturunan Brahmana datang dari India dan menetap di Medang Kamulan. Ia menghalau semua raksasa yang gentayangan di Pulau Jawa. Ia membangun ketertiban dan peradaban. Ia memperkenalkan Tarikh Saka atau penanggalan Jawa yang tetap dipergunakan oleh masyarakat Jawa hingga saat ini. Petunjuk kedua adalah Naskah Jawa abad ke-16, *Tantu Panggelaran*. Naskah tersebut, menurut Denys Lombard, merupakan buku petunjuk pertapaan-pertapaan Hindu di Pulau Jawa. Naskah itu menceritakan Batara Guru (Siwa) pergi ke Gunung Dieng untuk bersemadi dan meminta kepada Brahma dan Wisnu supaya Pulau Jawa diberi penghuni. Brahma menciptakan kaum laki-laki dan Wisnu menciptakan kaum perempuan. Lalu semua dewa memutuskan untuk menetap di bumi Jawa dan memindahkan Gunung Meru yang saat itu masih terletak di negeri Jambudwipa, India ke Jawa. Sejak saat itu gunung tinggi yang menjadi lingga bagi dunia (*pinkalalingganingbhuwana*) itu tertanam di Jawa dan Pulau Jawa menjadi bumi kesayangan dewata. Petunjuk ketiga adalah banyak nama tempat di Pulau Jawa yang berasal dari bahasa Sanskerta, membuktikan adanya kehendak menciptakan kembali geografi India yang keramat itu. Bukan hanya nama gunung-gunungnya, tetapi juga nama kerajaan-kerajaan yang berasal dari *Mahabarata*. Raffles membahasnya dalam buku *The History of Java*, terutama pada sebuah peta yang berjudul *Sketch of the Situation of the Different Countries referred to in the Brata Yud'da* (Lombard, 2008, 2–3).

Dunia Pelayaran Bangsa Arab: Adopsi Peradaban Islam

Pelaut-pelaut Arab dari Hadramaut lama berlayar ke Nusantara. Armada-armada Hadramaut membangun basis dan kantor-kantor dagang di beberapa pelabuhan penting di Jawa, terutama Jakarta dan Gresik. Di samping melakukan perdagangan, pelaut-pelaut Hadramaut juga memiliki minat yang besar pada kebudayaan karena menyebarkan agama Islam. FJA Broeze menunjukkan bahwa pada periode 1820–1850 di pelabuhan-pelabuhan niaga pantai utara Jawa telah ada kegiatan perdagangan. Pengusaha perkapalan Asia, terutama dari Hadramaut, berperan besar di sana.

Pada pertengahan abad ke-19, bangsa Eropa (Belanda) memiliki 20% jumlah total tonase atau kapal, sedangkan bangsa Arab Hadramaut memiliki separuh dari jumlah tersebut. Perkembangan armada Hadramaut adalah fakta yang mengesankan pada abad itu. Kapal-kapalnya kadang berciri Eropa dan sering kali dipimpin perwira-perwira Eropa. Kapal-kapal tersebut dibuat di pesisir Jawa. Sebagai contoh, kapal *Fait Allam* yang besar luar biasa dan berbobot 560 *last* atau 1100 ton dibuat di tepi Bengawan Solo. Kapal itu dibangun di dekat hutan, 80 mil dari laut. Setiap kali lapisan badan kapal bertambah tinggi, rangka tubuhnya diapungkan agak lebih jauh ke arah muara.

Interaksi orang-orang Arab di Indonesia tidak hanya berhenti pada kegiatan pelayaran (perdagangan), tetapi juga pada wujud-wujud interaksi sosial budaya. Berdirinya kesultanan di berbagai penjuru tanah air dan adopsi agama Islam oleh mayoritas penduduk Indonesia merupakan buah dari interaksi itu. Kita bisa melihat masjid dan bangunan-bangunan lain di tanah air sebagai wujud fisik arsitektur peradaban Islam. Lebih dari itu, pelayaran-pelayaran masa lalu adalah pelayaran yang membawa nenek moyang komunitas-komunitas Arab—yang sekarang hidup di Indonesia, memegang kuat (paling tidak sebagian) kebudayaan Arab, dan memengaruhi kebudayaan penduduk Indonesia di sekitarnya sampai saat ini.

Diaspora Penduduk Indonesia di Negara-Negara di Tepian Samudra Hindia

Diaspora Penduduk Indonesia di Negara-negara Arab

Literatur mengenai diaspora Indonesia di negara Arab sangat banyak, khususnya keberadaan tenaga kerja wanita di sana. Meskipun demikian, literatur mengenai diaspora Indonesia di negara-negara di Timur Tengah yang melakukan migrasi melalui pelayaran sangatlah sulit didapat. Michael Miller (2003) menulis mengenai bisnis perjalanan haji melalui jalur laut pada masa lampau yang menempuh rute dari negara-negara Asia Tenggara ke Mekah. Artikel itulah yang menjadi salah satu landasan pembahasan mengenai migrasi orang Indonesia ke negara-negara Arab.

Perjalanan haji merupakan bisnis yang sangat menjanjikan bagi perusahaan kapal dari Eropa. Sejak terbukanya terusan Suez, jalur pelayaran dari Asia Tenggara ke Arab menjadi lebih mudah. Pada pertengahan abad ke-19, perjalanan haji melalui laut menjadi primadona bisnis pelayaran. Perusahaan kapal Eropa berlomba-lomba memanfaatkan kesempatan ini dengan mengiriskan kapal mereka ke Asia Tenggara. Pada 1885, lebih dari 31.000 orang melakukan perjalanan haji melalui laut. Pada 1909, jumlah ini meningkat menjadi 71.000 orang dan mencapai lebih dari 96.000 orang pada 1913 (Miller, 2003).

Ada tiga perusahaan pelayaran besar dari Eropa yang menangani perjalanan haji, yaitu Khevidial Mail Line melayani rute dari Mesir, Mogul Line melayani rute dari India, British/Dutch Consortium of Holts, Rotterdamsche Lloyd (RL), dan Stoomvaart Maatschappij Nederlandê (SMN) melayani rute dari Malaka dan Indonesia. Pada 1920, tiga perusahaan besar yang menangani Malaka dan Indonesia bergabung dengan nama Kongsi Tiga. Mereka tidak hanya melayani pelayaran manusia, tetapi juga mulai melayani pengiriman barang dari Indonesia ke Arab, dan sebaliknya. Perusahaan pelayaran mulai mengalami penurunan sejak semakin berkembangnya transportasi udara. *Blue Fennel*, kapal pelayaran dari Eropa yang melayani perjalanan haji dari Indonesia, terpaksa menutup usahanya pada 1960-an. Sejak saat itu, jalur pelayaran

mengalami penurunan yang signifikan dan tergantikan oleh jalur udara (Miller, 2003).

Keberadaan pendatang dari Indonesia di Arab terlihat dari ditemukannya istilah Jawi untuk merujuk pada sekelompok Muslim yang berasal dari Asia Tenggara, termasuk Indonesia (Martinez & Vickers, 2012, 116). Kebanyakan orang Jawi ini hanya datang pada saat haji saja, namun ada pula yang melanjutkan sekolah dan menjadi guru agama di Arab. Hal ini ditangkap sebagai peluang pengembangan bisnis dan politik oleh Belanda. Akhirnya dibukalah konsulat Indonesia di Jeddah. Keberadaan konsulat ini sangat penting untuk memonitor perkembangan politik dan agama Islam di Indonesia (Martinez & Vickers, 2012, 111–121).

Orang Bugis di Afrika Selatan

Orang Bugis dan Mandar dikenal sebagai pelaut dan pembuat kapal dari Sulawesi Selatan. Mereka terkenal dengan kapal Phinisi yang telah membantu mereka mengarungi dunia melalui Samudra Hindia. Budaya melaut orang Bugis tidak dapat dilepaskan dengan budaya merantau. Orang Bugis suka merantau, bahkan hingga ke luar wilayah Indonesia. Pepatah “di mana bumi dipijak, di situ langit dijunjung” menjadi pedoman kelompok etnis Bugis di mana pun mereka berada. Mereka mengikuti aturan tempat mereka berada dan ikut membangun daerah tersebut agar dapat diterima dan menyatu dengan masyarakat lokal. Selain itu, mereka berharap untuk dipandang sebagai aset bagi negara dan bukan sebagai orang asing yang dipinggirkan dan menjadi beban negara (Osman, 2007, 65–67).

Ada banyak pendapat mengenai siapa pendatang di Madagaskar yang berwajah Melayu. Ada yang berpendapat bahwa mereka berasal dari kelompok etnis Dayak Kayaan di Kalimantan, dan sebagian percaya bahwa mereka berasal dari Bugis. Tampaknya dua pendapat tersebut tidak salah, berdasar adanya beberapa peninggalan yang menunjukkan jejak sejarah kedua-duanya.

Keberadaan keturunan Indonesia di Afrika didasarkan pada studi Adrian Horridge tentang gambar kapal besar yang ada di dinding Candi Borobudur. Kapal itu merupakan angkutan besar—serupa dengan pesawat jet besar pada masa

sekarang—yang membawa pengaruh Indonesia jauh mengarungi Samudra Hindia selama berabad-abad (Read, 2006, 32). Interpretasi ini didukung suksesnya pelayaran Philip Beale yang kapalnya dibuat secara tradisional tanpa besi dan tanpa mesin, diberi nama *Samudra Raksa*. Kapal ini merupakan replika kapal Borobudur yang dahulu berhasil berlayar sejauh 17.600 km dari Jawa ke Madagaskar dan ke Ghana pada 2003 (Read, 2006, 23–45).

Ahli bahasa Sander Adelaar (dalam Read, 2006, 34) sependapat dengan Otto Chr. Dahl tentang kabar bahasa di Madagaskar diturunkan dari bahasa Maanjan, bahasa yang digunakan oleh Suku Maanjan di Lembah Barito, Kalimantan Tenggara. Meskipun demikian, ia juga menyadari bahwa (berdasarkan sejarah dan budaya) suku Maanjan tidak pernah berlayar jauh karena tempat tinggal mereka dekat dengan sungai sehingga lebih familiar dengan budaya sungai. Oleh karena itu, Otto Chr. Dahl juga yakin bahwa para pelaut Bajau-lah yang membawa orang Indonesia ke Afrika dan Madagaskar. Ia menyadari bahwa diaspora Bajau banyak tersebar di seluruh penjuru dunia dan dialek komunitas yang sering berpindah-pindah akan sangat berbeda dengan mereka yang tinggal menetap. Ia juga menduga bahwa orang Bajau pernah singgah dan tinggal di Kalimantan dan membawa pengaruh pada dialek bahasa mereka. Read meyakini bahwa orang Indonesia pasti pernah berlayar mengelilingi Tanjung hingga ke Afrika Barat (Read, 2006, 41).

Murray Cox (2012), seorang peneliti genetika dari Massey University, Selandia Baru, menyatakan bahwa darah Dayak mengalir di tubuh penduduk Madagaskar. Dia percaya bahwa pada masa lampau sekelompok etnis Dayak berlayar menggunakan perahu di Samudra Hindia dan terdampar di Madagaskar yang tak berpenghuni. Bukti kelompok etnis Dayak sebagai pemukim pertama Madagaskar kini masih terlihat pada tiga suku yang berdiam di dataran tinggi, yaitu Merina, Sihanaka, dan Betsileo. Ketiga suku itu masih berkomunikasi menggunakan bahasa yang mirip dengan bahasa Barito yang banyak digunakan di Kalimantan bagian selatan (William, 2012).

Sementara itu, Salie-Yocku (2008) percaya bahwa pendatang Madagaskar berasal dari Bugis. Pertama-tama, mereka datang sebagai tawanan politik Belanda, kemudian dipekerjakan sebagai budak di Tanjung Harapan. Mereka akhirnya menetap dan tidak pernah kembali ke daerah asalnya. Tokoh Bugis yang dikenal di sana adalah Syekh Yusuf yang berasal dari Gowa, Makassar. Ia dibuang ke Afrika Selatan dan menjadi penyebar agama Islam di kalangan budak sehingga akhirnya terbentuklah komunitas Islam di sana. Untuk menghormati Syekh Yusuf, ada sebuah kota yang diberi nama *Macassar* di Afrika Selatan.

Pada zaman penjajahan Belanda, pelayaran dan perdagangan tidak bisa dipisahkan dengan praktik migrasi paksa. Pada abad ke-17, Pemerintah Belanda melalui *The Dutch East India Company* (VOC) menginisiasi praktik perdagangan buruh dengan tujuan mendapatkan buruh untuk pelabuhan baru dari Deshima (Jepang) sampai Batavia dan koloni mereka di Tanjung Harapan (Afrika) (Martinez & Vickers, 2012, 116). Sebagai hasilnya, sekarang ini dapat ditemukan komunitas Afro-Melayu yang berada di Afrika Selatan. Mereka ini dulunya orang yang diasingkan karena politik, sebagian merupakan keturunan Pangeran Jawa dan Sultan Makassar yang bergabung dan menjadi satu komunitas (Martinez & Vickers, 2012, 116).

Orang Bugis di Malaysia

Scott (dalam Ammarell, 2002, 53) mengatakan bahwa proses asimilasi orang Bugis ke Malaysia ditandai dengan menjadi orang Melayu. Ini terkait dengan menjadi muslim atau memeluk agama Islam, menggunakan bahasa Melayu, dan mengikuti adat-istiadat Melayu. Hal tersebut tentu saja sangat mudah dilakukan orang Bugis karena mereka memiliki budaya, bahasa, dan adat-istiadat yang berdekatan dengan Melayu.

Antara tahun 1885 sampai 1920, pendatang Bugis beserta pendatang dari Jawa, Madura, dan Kalimantan membuka hutan untuk dijadikan perkebunan di Johor. Para pekerja kontrak dari Jawa datang ke Johor untuk bekerja di perkebunan milik keluarga Arab yang kaya, dibawa dengan kapal Bugis (Ammarell, 2002, 50).

Migrasi besar-besaran orang Bugis terjadi setelah jatuhnya ibu kota Kerajaan Gowa, Somba Opu pada 24 Juli 1669. Banyak dari mereka yang bermigrasi ke Semenanjung Malaya dan Borneo. Inilah yang menjadi cikal bakal diaspora Bugis di Sabah dan Sarawak, Malaysia. Selain itu, pada 1882–1885, pemerintah Belanda mendatangkan orang Bugis ke Tawau untuk membangun daerah Tawau dan membuka perkebunan kelapa (Sintang, 2007, 27–29). Pada umumnya, pola migrasi mereka berkelompok dan dipimpin oleh tokoh bangsawan. Kaum laki-laki datang terlebih dahulu. Setelah menetap, mereka baru membawa keluarganya. Generasi pertama orang Bugis di Sabah memperoleh tanah dengan mudah, membuka usaha-usaha perkebunan, selain berdagang dan menangkap ikan (Rucianawati, 2001, 69–70). Mereka juga memiliki posisi penting dalam kehidupan masyarakat Sabah. Tokoh Bugis diangkat sebagai pemimpin dari berbagai kelompok etnis (Ammarell, 2002, 51; Rucianawati, 2011, 70).

Motivasi utama orang Bugis merantau adalah untuk mencari peruntungan. Peruntungan yang dimaksud adalah kekayaan materi yang terlihat dan dapat ditunjukkan atau dibagikan ke orang lain. Mayoritas para perantau Bugis memegang prinsip untuk memiliki kehidupan ekonomi yang lebih dari kehidupannya yang sekarang, memiliki tabungan, dan tetap menjaga hubungan dengan keluarga di kampung halamannya (Ammarell, 2002, 64).

Orang “Makasar (The Macassans)” di Australia

Menurut ahli sejarah, angin *monsoon* barat laut membantu pelayaran dari wilayah Indonesia ke Australia. Ketika angin berubah arah, mereka berlayar kembali ke Indonesia. Para nelayan Bugis secara teratur berlayar ke Australia Utara sejak 1650. Para pelaut itu menyebut Tanah Arnhem dengan sebutan Marege dan wilayah barat laut Australia sebagai Kayu Jawa. Tujuan mereka berlayar ke daerah tersebut untuk mencari teripang yang kemudian akan mereka asapi, dibawa kembali ke Sulawesi, dan diekspor ke Tiongkok. Mereka juga yang mengenalkan Islam ke Australia (Mardan, 2012). Cense dan Heeren (1972) menyatakan bahwa banyak nelayan Bugis yang datang dan menetap di pantai Australia. Mereka

menempuh rute perjalanan dari Makassar, Saleier, Wetar, Kisar, Leti, Moa, dan selanjutnya ke arah selatan dan tenggara menuju pelabuhan Darwin. Interaksi ini juga meninggalkan bekas pada kebudayaan orang Aborigin di Australia bagian utara. Lukisan-lukisan gua dan kulit kayu serta beberapa ritual orang Aborigin merefleksikan pengaruh itu.

Tujuan utama orang Makassar berlayar dan singgah di utara Australia setiap tahun adalah untuk mengambil teripang yang juga dikenal sebagai ketimun laut (*Sea Cucumber*). Pengumpul teripang dari Makassar ini berlayar hingga ke pesisir Kimberley dan Pulau Arnhem, yang juga dikenal sebagai Kayu Jawa dan Marege. Marege secara harfiah berarti tanah liar, membentang dari Semenanjung Cobourg ke Groote Eylandt di Teluk Carpentaria. Kayu Jawa adalah nama untuk tempat memancing di wilayah Kimberley Australia Barat, dari Napier Broome Bay ke Cape Leveque. Clark dan May (2014) menyatakan bahwa pada awalnya hanya orang Makassar yang datang ke sana. Namun, selanjutnya suku Bajau dan nelayan dari beberapa suku, seperti Buton, ikut dalam kapal tersebut. Mereka berlayar menggunakan perahu dari Makassar ke Australia pada Desember saat angin *moonson* Barat dan kembali ke Makassar pada Maret/April. Mereka membawa hasil tangkapan teripang untuk dijual kepada pedagang Tiongkok yang akan dipasarkan di Tiongkok Selatan karena di sana teripang banyak dicari.

Catatan sejarah menyebutkan bahwa dari pertengahan abad ke-17 hingga 1906, pelaut Makassar melakukan kunjungan musiman ke Australia untuk mengumpulkan teripang dan berdagang dengan kelompok Aborigin, seperti membeli kulit kura-kura, kayu besi, mutiara, dan kulit kerang. Sebaliknya, mereka juga menyediakan kebutuhan orang Aborigin, seperti makanan, tembakau, alkohol, baju, panah, dan pisau. Hubungan mereka sangat baik. Salah satunya dengan diajaknya orang Aborigin dalam pelayaran mereka ke Makassar. Banyak yang berkunjung dan kembali pada musim berikutnya, tetapi ada juga yang menetap di Makassar dan tidak pernah kembali ke Australia.

Pelayaran orang Indonesia ke benua Australia juga dilatari alasan berbeda. Perusahaan gula di Queensland membuka kesempatan kerja bagi buruh dari Kepulauan Pasifik. Pada 1885, petani tebu di sana mulai mempekerjakan beberapa ribu buruh dari Hindia Belanda, terutama dari Banten dan Sunda. Mereka bekerja kontrak selama 3,5 tahun dan kembali ke Indonesia setelah kontraknya berakhir. Hampir tidak ada buruh dari Indonesia yang tinggal dan menetap di sana karena tidak adanya wanita Indonesia yang mau diajak untuk tinggal di sana dan ini menjadi motivasi mereka untuk pulang ke Indonesia (Clark & May, 2014, 120).

Wujud Relasi Kontemporer Negara-Negara Tepian Samudra Hindia di Indonesia

Bagian ini akan membahas wujud-wujud interaksi kontemporer antara orang-orang dari negara-negara IORA di Indonesia. Tulisan ini berfokus pada paparan mengenai diaspora orang Arab di Indonesia dan program-program sosial budaya yang dikembangkan oleh kedutaan besar India di Indonesia.

Interaksi Kebudayaan Arab di Indonesia

Terkait diaspora orang Arab di Indonesia, Dr. Martin Slama, dalam kuliah tamu berjudul “Antropologi Diaspora dan Islam Translokal: Jaringan Keturunan Orang Hadramaut dan Perkembangan Agama Islam di Indonesia Timur Laut” 13 Agustus 2012 menyatakan bahwa “Pada zaman kolonial, selain Pulau Jawa, Indonesia Timur juga menjadi tujuan bermigrasi orang Hadramaut.” Sekarang ini, sudah tidak ada lagi orang Hadramaut asli di Indonesia. Oleh karena itu, Martin menyebutnya sebagai orang keturunan Hadramaut sebab telah terjadi pernikahan antara orang Hadramaut dan masyarakat setempat. Orang Hadramaut dan keturunannya membentuk jaringan kekerabatan, perdagangan, dan agama. Mengutip seorang antropolog asal Srilanka yang mengajar di Amerika Serikat, Stanley Tambiah, tiga macam jaringan tersebut mencirikan sebuah diaspora. Di Indonesia Timur Laut (yang sekarang ini meliputi Provinsi Sulawesi Tengah, Gorontalo, Sulawesi Utara, dan Maluku Utara), kopra dan

kain menjadi komoditas yang diperdagangkan orang Hadramaut.

Kedatangan orang Hadramaut ke Indonesia terbagi menjadi dua gelombang. **Gelombang pertama** terjadi pada abad ke-13, 14, dan 15 M. Orang-orang Arab Hadramaut yang datang pada periode ini kebanyakan sudah berasimilasi penuh dengan penduduk pribumi. Mereka terdiri dari kaum laki-laki yang kemudian menikahi wanita-wanita setempat dan mempunyai keturunan yang sangat banyak. Keturunan Hadramaut dari gelombang ini sulit untuk ditelusuri garis keturunannya karena tidak lagi menggunakan nama-nama Arab, melainkan menggunakan nama-nama lokal—seperti yang ada di Sunda ataupun Jawa.

Konon kaum Arab-Hadrami pada masa itu banyak yang menikahi putri-putri raja setempat agar mendapatkan kekuasaan atau posisi penting di kerajaan. Contohnya, para wali yang menyebarkan ajaran Islam di berbagai penjuru di Nusantara. Para wali ini kebanyakan adalah kaum Sayyid Alawiyyin keturunan Rasulullah saw dari Hadramaut, yakni Sunan Gunung Jati (Syarif Hidayatullah, pendiri Kerajaan Cirebon), Sunan Kudus, Sunan Drajat, Sunan Giri (pendiri Kerajaan Giri), Sunan Bonang, Sunan Ampel (penasihat penting kerajaan Demak), Maulana Malik Ibrahim, Sunan Waliyullah, Sunan Puger, Sunan Kalimanyat, Sunan Pakuan, Sunan Tembayat, Sunan Pakala Nagka, Sunan Geseng, dan sebagainya.

Gelombang kedua kedatangan orang Hadramaut ialah pada abad ke-17, 18, hingga awal abad ke-20 (lebih banyak pada akhir dan awal abad ke-19). Berbeda dengan generasi sebelumnya, pada gelombang yang kedua ini, kedatangan mereka lebih banyak dipacu keinginan untuk berdagang dan mencari tempat tinggal baru. Pada saat yang sama, di antara mereka ada yang melakukan syiar Islam juga. Bisri Affandi (1999) dalam bukunya yang berjudul *Syaikh Ahmad Syurkati (1874–1943): Pembaharu dan Pemurni Islam di Indonesia* menerangkan bahwa arus migrasi besar-besaran kaum Hadrami ke Nusantara ini disebabkan oleh tiga faktor, yaitu (1) kesulitan ekonomi di Hadramaut, (2) mudahnya sarana transportasi karena revolusi industri, dan (3) kebijakan ekonomi pemerintah Belanda yang

menjadikan kaum minoritas Arab dan Tionghoa sebagai perantara perdagangan internasional di kawasan Nusantara. Itulah alasan mengapa pemerintah kolonial meletakkan orang-orang Arab dan Tionghoa lebih tinggi statusnya dibanding kaum pribumi.

Meskipun mempunyai pola integrasi sosial yang sama dengan periode sebelumnya (13–15M), yaitu dengan menikahi wanita-wanita pribumi, kaum Arab-Hadrami pada periode kolonial ini lebih eksklusif. Mereka ingin menjaga keutuhan identitas mereka sebagai kaum Arab-Hadrami. Mereka mengembangkan tradisi yang disebut Pernikahan Kafa'ah/Syarifah, yang melarang anak-anak perempuan mereka (disebut Syarifah) untuk menikahi laki-laki yang bukan dari golongan Sayyid (dengan kata lain: *pribumi*). Hal ini dijustifikasi oleh mereka melalui dalil-dalil agama (baca kitab karya Segaff Ali Al-Kaff yang membahas Bani Alawi), yang mengatakan bahwa kedudukan nasab (*kafa'ah nasab*) wanita Alawiyyin itu sangatlah tinggi dibandingkan laki-laki non-Sayyid. Pasangan yang paling setara, menurut mereka, adalah laki-laki dari golongan Sayyid saja. Contohnya, Imam Syafi'i bahkan mengharamkan pernikahan Syarifah dengan non-Sayyid (Saefullah, 2003).

Interaksi Kebudayaan India di Indonesia

Interaksi kontemporer negara-negara di kawasan Samudra Hindia tidak hanya berupa diaspora, namun juga berupa pertukaran kebudayaan oleh perwakilan negara, dalam hal ini kedutaan. Salah satunya adalah Kedutaan India di Indonesia yang menyelenggarakan banyak program kebudayaan. Kedutaan India di Indonesia, tepatnya di Jakarta, memiliki *Jawaharlal Nehru Indian Cultural Centre* (JNICC) yang mengadakan kelas musik klasik India, tari klasik India, yoga serta kursus bahasa Hindi dan Tamil. Kedutaan India juga memiliki perkumpulan untuk diaspora India di Indonesia, yaitu sebuah organisasi yang diberi nama *Indian Cultural Forum* (ICF), yang mewadahi sekitar 100.000 orang India di Indonesia. Kebanyakan anggotanya adalah orang India yang berdagang tekstil dan alat kesehatan di kota-kota besar di Indonesia (Kedutaan Besar India, 2013).

Pada 2015, Kedutaan India juga mengadakan kegiatan yang bertajuk “Sahabat India: Festival of India in Indonesia 2015”. Dalam kegiatan tersebut, beragam kebudayaan India ditampilkan, seperti tari, drama, wayang, pertunjukan musik, pameran, seminar, pemutaran film India dan film dokumenter India. Festival ini tidak hanya diadakan di Jakarta, tetapi juga beberapa kota di Indonesia, seperti Bali, Yogyakarta, Bandung, Surabaya, Makasar, Balikpapan, dan kota-kota besar lainnya (Kedutaan Besar India, 2013).

PENUTUP

Berbicara seputar peradaban di kawasan Samudra Hindia, tentu tidak terlepas dari kegiatan pelayaran oleh berbagai bangsa. Menurut catatan sejarah, Samudra Hindia memiliki peran strategis mendukung kegiatan perdagangan maritim/laut, khususnya menghubungkan kegiatan ekonomi di wilayah utara dan selatan. Selain motif perdagangan, kegiatan pelayaran di Samudra Hindia berperan dalam mengembangkan wilayah kolonial baru, khususnya bagi bangsa-bangsa Eropa. Sejalan dengan motif tersebut, negara-negara Eropa turut serta membawa ideologi dan sistem politik ekonominya masuk ke negara-negara Asia-Afrika yang menjadi tujuan pelayarannya. Akan tetapi, negara-negara di tepian Samudra Hindia, khususnya di wilayah Asia-Afrika, memiliki beragam ideologi, kebudayaan, dan sistem tatanan sosial masyarakatnya sendiri. Dengan demikian, negara-negara di tepian Samudra Hindia memberikan respons yang berbeda-beda menanggapi ideologi dan sistem politik ekonomi yang dikembangkan oleh pendatang. Hal tersebut memunculkan berbagai konsekuensi—yang lahir dari interseksi budaya dan peradaban antara negara penghuni dan negara pendatang. Beragam konsekuensi yang terjadi, khususnya bagi Indonesia, tecermin dari fenomena diaspora yang ada hingga saat ini.

PUSTAKA ACUAN

- Ammarell, Gene. (2002). *Bugis migration and modes of adaptation to local situations*. Ohio: Ohio University.
- Budiman, Arief., Satrio, Raden S., Santiaji, I Wayan S., Kurniawan, Hendri, & Sugihyanto. (2013). *Angasraya: The chemistry between human and the seas*. Disampaikan pada BIEC 2013: Vision International Image Festival. Indonesia: Bali.
- Cense, A. A. & Heeren, H. J. (1972). *Pelajaran dan pengaruh kebudayaan Makassar-Bugis di Pantai Utara Australia*. Jakarta: Bharatara.
- Clark, Marshall & May, Sally K. (2014). Understanding the Macassans: a regional approach. Dalam Clark. Dalam M & S. K. May (Eds.) *Macassan history and heritage: journeys, encounters and influences*, pp. 1–18. Canberra: ANU E Press.
- Ghosh, Amotav. (1992). *In an Antique Land*. Delhi: Ravi Dayal Publisher.
- Hofmeyr, Isabel. (2010). Universalizing the Indian Ocean. *PMLA*, 125 (3), 721–729.
- Lombard, Denys. (2008). *Nusa Jawa: silang budaya bagian 3. warisan kerajaan konsentris*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Miller, Michael. (2003). The business of the hajj seaborne commerce and the movement of peoples. Diakses dari http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/p/2005/history_cooperative/ www.historycooperative.org/proceedings/seascapes/miller.html pada 20 Mei 2015.
- Osman, Hj. Jamal. (2007). Isu, cabaran, dan masa depan komuniti Bugis Sabah. Dalam Osman Hj. Jamal, dkk. (eds). *Prosiding Bugis Sabah 2007: Memperkasa citra dan jati diri*. Sabah: UMS.
- Salie-Yocku, Rayhana. (2008). The relationship between Indonesia and South Africa in cultural and historical perspective and the role of Bugis in an integrated Malay world. Makalah dalam seminar internasional Peran Bugis dalam pengembangan alam Melayu Raya. Pusat Tamadun Melayu Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya UI, Jakarta 10–11 Juni 2008.
- Read, Robert Dick. (2006). The Journal for Transdisciplinary Research in Southern Africa. Vol. 2 no. 1, July 2006. pp. 23–45
- Rucianawati. (2011). Sejarah dan proses migrasi etnis Bugis di Kota Kinabalu. Dalam Tim Penelitian PSDR. 2011. *Diaspora Bugis di Sabah, Malaysia Timur*. Jakarta: LIPI Press.
- Sharma, Priyatosh. (2014). Sea-trade and Muslim merchants: A study of South India (c. 1000–c.1500). *IOSR-JHSS*, 19 (16), 30–34.
- Sintang, Suraya. (2007). *Sejarah dan budaya Bugis di Tawau, Sabah*. Sabah: UMS.
- William, Anton. (2012). Ada darah Dayak di Madagaskar? *Tempo*, Senin, 26 Maret 2012. Diakses dari <http://www.tempo.co/read/news/2012/03/26/095392440/ada-darah-dayak-di-madagaskar> pada 5 Mei 2015.
- Mardan, Suwandi. (2012). Orang Makassar pembawa Islam. Diakses dari <http://jejakcelebes.blogspot.com/2012/06/orang-makassar-pembawa-islam-di.html> pada 5 Mei 2015.
- Saefullah, Hikmawan. (2013). *Kaum Arab-Hadrami di Indonesia: Sejarah dan Dinamika Diasporanya*. Diakses dari <http://antimateri.com/kaum-arab-hadrami-di-indonesia-sejarah-dan-dinamika-diasporanya-1>, pada tanggal 5 April 2015.
- Kedutaan Besar India. (2013). Website Kedutaan Besar India di Jakarta. Diakses dari <http://www.indianembassyjakarta.com/index.php/2013-05-20-10-02-04> pada 29 Juni 2015.
- Vickers, A., Martinez, J. (2012). Indonesia and the Malay World. *Indonesia and the Malay World*, 40 (117).
- Wade, Geoff. (2009). An early age of commerce in South East Asia, 900–1300 CE. *Journal of Southeast Asian Studies*, 40 (2), 221–265.