



# INFRASTRUKTUR DI PAPUA UNTUK SIAPA ?

Banyak pandangan yang menganggap adanya kesalahan besar sejak awal dalam pendekatan yang dilakukan oleh negara (pemerintah pusat) terhadap orang-orang Papua dan wilayahnya. Salah satunya selalu memandang orang-orang Papua sebagai masyarakat yang “primitif”, mensimplifikasi masalah orang Papua pada soal ekonomi semata (ahistoris), dan menyeragamkan perlakuan atas masalah-masalah yang ada di Papua. Hal tersebut tercermin dari bagaimana pemerintah pusat menerapkan skema pembangunan Papua yang sama dengan wilayah-wilayah lainnya di Indonesia. Atau bisa dibilang membangun Papua ala Jawa.

Bermula dari rezim otoriter Orde Baru, dengan agenda pembangunannya yang dimuat dalam Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA). Mengejar pertumbuhan ekonomi adalah prioritas utama dari rezim ini, sehingga investasilah yang menjadi jawaban dari semua yang dilakukan. Dimulai dari diberikannya izin kontrak karya pertambangan PT. Freeport di Timika, membangun perusahaan perikanan di Sorong dan mengeksploitasi kayu-kayu di Hutan Jayapura sekitar tahun 1967 sampai dengan tahun 1980. Selanjutnya, tahapan perencanaan pembangunan adalah pencapaian swasembada pangan (beras). Program tersebut dibarengi dengan mendatangkan para transmigran dari berbagai daerah di luar Papua terutama Jawa. Dalam hal ini, orang-orang Papua tentu tidak memiliki kemampuan dan pengalaman menggarap sawah. Pembangunan pada masa Orde Baru mendudukan orang Papua sebagai masyarakat yang tidak sesuai dengan kebutuhan pembangunan.

Pembangunan Papua pasca Orde Baru didasari oleh Undang-Undang Otonomi Khusus (Otsus) No 21 tahun 2001. Arah pembangunan difokuskan pada empat sektor prioritas yakni pendidikan, kesehatan, pemberdayaan ekonomi rakyat dan pembangunan infrastruktur. Guliran dana Otsus di Papua telah disalurkan sejak tahun 2002, dan Papua Barat sejak 2007. Sampai tahun 2018 Provinsi Papua telah menerima dana Otsus sebesar 75,3 triliun dan Provinsi Papua Barat sebesar 29,8 triliun dan jumlahnya terus meningkat setiap tahun<sup>1</sup>. Walaupun angka tersebut besar, namun belum bisa membantu Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di kedua provinsi tersebut keluar dari peringkat terbawah. Sampai tahun 2018, nilai indeks pembangunan manusia di Papua dan Papua Barat masih berada dibawah rata-rata Indonesia (71,39) dan termasuk kedalam provinsi dengan IPM terendah yaitu berturut-turut 60,06 dan 63,74 (BPS, 2018).

Setelah adanya tiga presiden diawal masa-masa reformasi, tongkat estafet pembangunan di Papua kembali dilanjutkan pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dan Joko Widodo. Pembangunan Papua pada dua era ini, tidak lebih sama wataknya dengan masa Orde Baru yang bersifat *top down*,

sentralistik dan mengejar pertumbuhan ekonomi semata. Dimulai dari program MIFEE (*Merauke Integrated Food & Energy Estate*) dalam Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) di masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) yang berlanjut dengan Proyek Strategis Nasional (PSN) di era pemerintahan Joko Widodo. Meski berbeda nama, sebenarnya pendekatan-pendekatan proyek pembangunan yang dijalankan dua rezim ini secara prinsip sama, yakni melahirkan perampasan tanah (*land grabbing*) untuk pengadaan tanah proyek-proyek pembangunan baik yang dimotori oleh negara maupun swasta. Dalam kasus ini, yang menjadi pertanyaan penting adalah untuk siapa program-program nasional tersebut dilakukan di Papua?, apa dampak sosial dan lingkungan yang diterima?, apakah masyarakat di Papua membutuhkan program-program tersebut?, dan apa yang diterima masyarakat Papua dengan adanya program-program nasional tersebut?.

## Papua dalam Skema Pembangunan Nasional

Jika dulu Papua hanya jadi tempat untuk menggerus sumberdaya alamnya tanpa meningkatkan kualitas infrastruktur, hari ini justru pembangunan infrastruktur, seperti jalan menjadi sangat diutamakan. Hal ini tidak terlepas dari fenomena global atas pembangunan infrastruktur saat ini yang sangat mengutamakan konektivitas yang melampaui batas pulau, negara, bahkan juga benua sebagai strategi untuk dapat terus memutar kapital. Dalam pembangunan nasional, skema tersebut dituangkan dalam bentuk koridor ekonomi Indonesia (Gambar 1). Dimana proyek investasi berbasis sumber daya alam, Pengembangan kawasan khusus, sampai dengan penciptaan pusat-pusat perekonomian baru akan saling terhubung dengan infrastruktur yang dibuat. Tujuannya tidak lain menciptakan *growth* dan pasar agar perputaran kapital semakin besar dan resiko yang dihadapi semakin kecil.



Gambar 1 Pengembangan Koridor Ekonomi Indonesia (Sumber: Dokumen MP3EI)

<sup>1</sup>Paparan materi data otsus. Kementerian Dalam Negeri. 2018

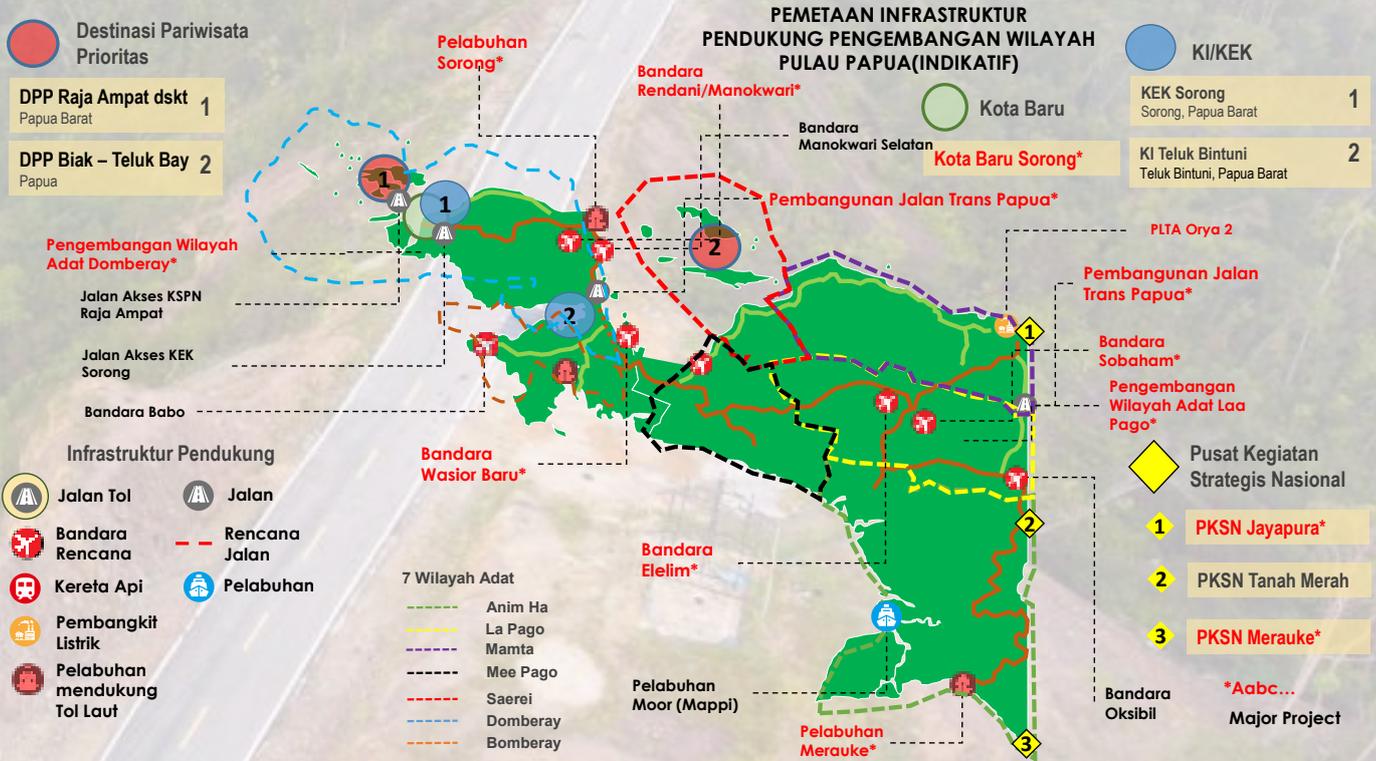
Pulau Papua dengan sumberdaya alam yang sangat kaya telah menjadi satu simpul koridor ekonomi bersama Kepulauan Maluku. Arah Pengembangan dan strategi pembangunan ekonomi Koridor Ekonomi Papua dan Kepulauan Maluku difokuskan pada lima kegiatan ekonomi utama, yaitu pertanian pangan, tembaga, nikel, migas, dan perikanan. Kedepan mengacu pada RPJMN 2020-2024, tanah Papua telah disasar sebagai daerah tujuan investasi melalui konsep *green growth*. Pembagian tujuh wilayah budaya bahkan digadang-gadang sebagai landasan penentuan koridor pembangunan di sana<sup>2</sup>. Sebagaimana Gambar 2, setiap koridor pembangunan sudah ditentukan peruntukkannya berdasarkan komoditas yang diandalkan.

### Strategi Pengembangan Berbasis Wilayah Adat



Gambar 2. Peta perencanaan pembangunan di Papua (sumber: Kementerian PPN/BAPPENAS, 2019)

Lainnya seperti yang ditampilkan pada gambar 3, terlihat beberapa bandara baru mulai dibangun di beberapa titik lokasi perencanaan pembangunan. Lengkap pula dengan tiga titik Pusat Kawasan Strategis Nasional (PKSN) di perbatasan antara Negara Indonesia dan Papua New Guinea sebagai implementasi dari *trend* pembangunan dengan konektivitas. Namun, yang menjadi pertanyaannya kemudian adalah, darimana perencanaan pembangunan infrastruktur itu berasal? Apakah sepenuhnya dari orang kampung atau dari pihak selain orang kampung yang memiliki kepentingan besar di tanah Papua? Sehingga kemudian pembangunan infrastruktur yang ada di tanah Papua sangat patut dipertanyakan ulang, apakah dipersiapkan untuk orang kampung atau dipersiapkan untuk masuknya investasi agar pihak selain orang kampung dapat terus memupuk keuntungan.



Gambar 3. Pemetaan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Wilayah Papua (sumber: Kementerian PPN/BAPPENAS, 2019)

<sup>2</sup>Pembagian 7 (tujuh) wilayah budaya ini merupakan klasifikasi yang sempat dilakukan para peneliti dan antropolog Belanda terhadap masyarakat kesukuan di Papua-Papua Barat.

## Papua Barat: Pembangunan Tambrauw dan Sekitarnya

Papua Barat dalam skema pembangunan Pulau Papua terbagi kedalam dua wilayah budaya yaitu Domberay dan Bomberay. Dalam RPJMN 2020-2024, Papua Barat masuk kedalam prioritas pengembangan *major project Papua* dengan dua project besarnya ialah pengembangan kawasan kota baru Sorong dan wilayah budaya Domberay. Arah pengembangan wilayahnya terbagi menjadi beberapa fokus yaitu pengembangan kawasan ekonomi berbasis komoditas pertanian (kakao, peternakan, hortikultura), Pariwisata, infrastruktur pelabuhan dan jalan trans papua, serta pelayanan dasar untuk akses kesehatan dan pendidikan. Lokasi pengembangan tersebar dalam beberapa titik seperti terlihat pada Gambar 4.

Tambrauw dipilih sebagai satu contoh kasus pembangunan yang berlangsung di Papua karena Tambrauw lahir ditengah arus pembangunan nasional yang mulai pesat (era Susilo Bambang Yudhoyono). Di satu sisi, lokasinya yang berada di tengah dua pusat kegiatan ekonomi Nasional (Sorong-Manokwari) tentunya Tambrauw berpotensi sebagai lokasi penghasil sumber daya mentah (*raw material*) dari Industri-industri yang ada di Sorong dan Manokwari. Disisi lain, hal tersebut memberikan tantangan untuk Kabupaten Tambrauw yang mendeklarasikan wilayahnya sebagai kabupaten konservasi. Tulisan ini pada dasarnya merupakan hasil studi yang berusaha menganalisa kecenderungan-kecenderungan skema pembangunan nasional diadopsi dan dijalankan ditengah dinamika pembangunan lokal Kabupaten Tambrauw serta memeriksa secara sekilas kondisi sosial-ekologis masyarakat sebagai subjek dampak dari pembangunan yang dijalankan.

### MAJOR PROJECT WILAYAH ADAT DI PAPUA BARAT : DOMBERAY



Arah Pengembangan Wilayah	Dukungan
Pengembangan kawasan ekonomi	<p><b>A. Pengembangan komoditas pertanian (kakao dan hortikultura, dan peternakan)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan sentra kakao</li> <li>2. Pengembangan sentra peternakan</li> <li>3. Pengembangan komoditas hortikultura</li> <li>4. Revitalisasi dan Teaching Factory SMK Pertanian</li> <li>5. Pembangunan Embung</li> <li>6. Pengembangan Pelabuhan Sorong</li> <li>7. Pembangunan Trans Papua</li> </ol> <p><b>B. Pengembangan pariwisata Danau Anggi</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan pariwisata Danau Anggi (studi)</li> <li>2. Pengembangan Bandara Rendani</li> </ol>
Penyediaan pelayanan dasar	<p><b>A. Penyediaan Infrastruktur Dasar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pembangunan SPAM, SPAL, TPA, dan Rumah khusus</li> <li>2. Pembangunan sarana telekomunikasi dan listrik (PLTS dan BTS)</li> <li>3. Pembangunan sumur bor dan air baku</li> </ol> <p><b>B. Penyediaan Layanan Kesehatan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pelaksanaan imunisasi dasar lengkap</li> <li>2. Pemenuhan tenaga kesehatan dan pendayagunaan dokter spesialis</li> <li>3. Pencegahan dan pengendalian penyakit menular</li> </ol> <p><b>C. Penyediaan Akses Layanan Pendidikan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rekognisi Pembelajaran Lampau untuk KPG</li> <li>2. Penerapan sekolah terintegrasi berpola asrama</li> <li>3. Kurikulum kontekstual Papua</li> </ol>

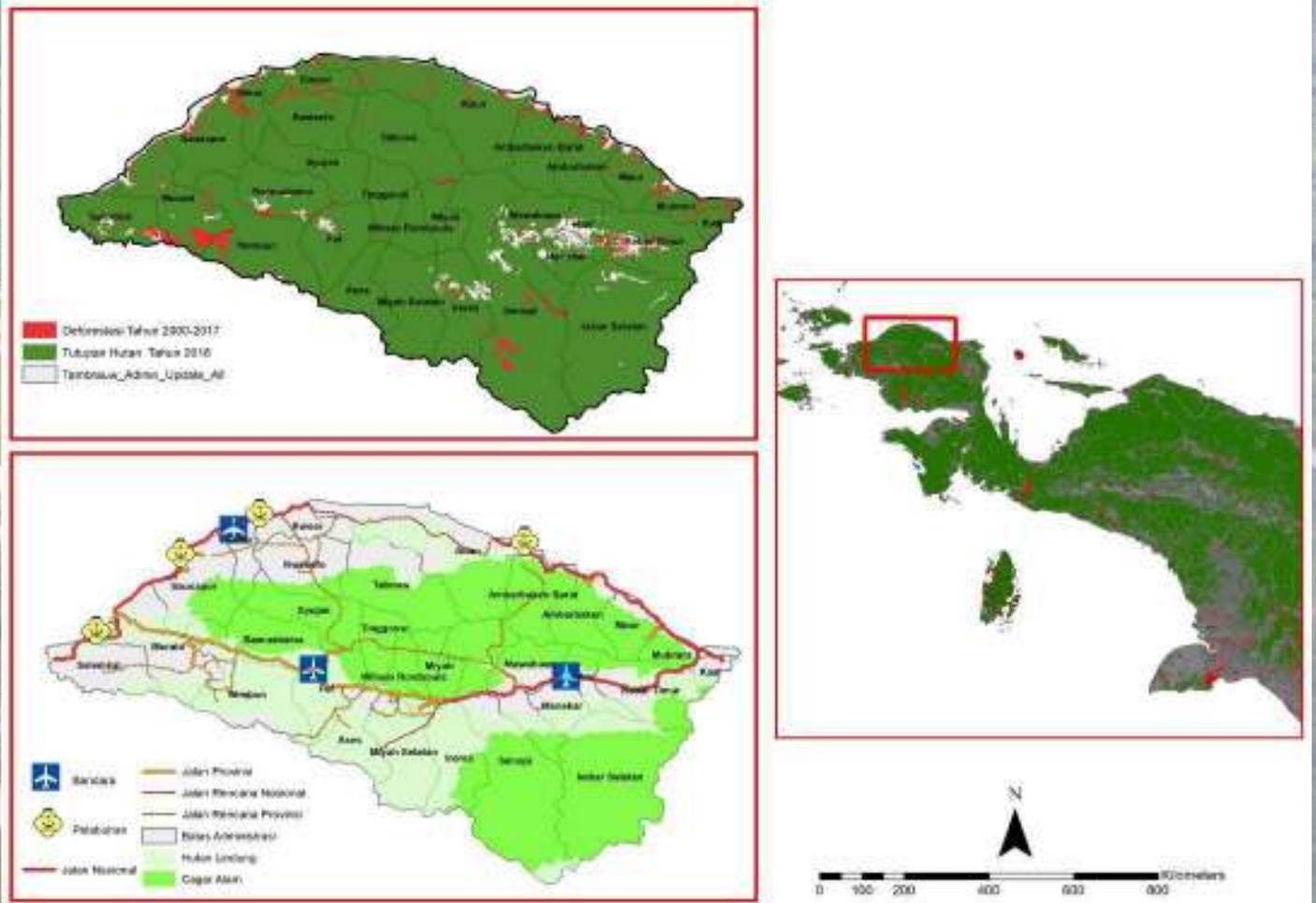
Gambar 4 Major project wilayah adat di Papua Barat (sumber: Kementerian PPN/BAPPENAS, 2019)

Ditengah gencarnya arus pembangunan yang akan dan sedang terjadi di Papua Barat, justru Kabupaten Tambrauw mendeklarasikan wilayahnya menjadi kabupaten konservasi. Kedua agenda ini tentunya memegang prinsip yang bertentangan, satu agenda adalah membuka hutan, agenda lainnya justru ingin tetap mempertahankan hutan. Tambrauw sebagai Kabupaten yang baru dimekarkan 10 tahun lalu<sup>3</sup> secara cepat menangkap dan melakukan penyesuaian terhadap arah pembangunan Provinsi Papua Barat. Hal tersebut tercermin dari RPJMD Kabupaten Tambrauw yang mengadopsi visi dan misi yang sama dengan Provinsi Papua Barat.

### Kabupaten Tambrauw Hari ini

Sebagai kabupaten konservasi, Tambrauw termasuk kabupaten dengan rasio tutupan hutan yang cukup luas yaitu 93.8% dari total luas wilayah sebesar 1,167,603.36 hektar. Kabupaten ini memiliki Kawasan lindung seluas 876,969 hektar atau hampir 75% dari total luasan daratannya. Kawasan lindung ini berupa hutan lindung (36.27%) dan Cagar Alam Tambrauw Utara dan Selatan (63.73%). Kawasan lindung ini tersebar diseluruh distrik yang ada di Tambrauw. Tidak hanya kawasan lindung, faktanya di kabupaten yang baru dimekarkan ini, dalam beberapa tahun terakhir juga sedang gencar-gencarnya melakukan pembangunan yang berkaitan dengan pembangunan jalan eksploitasi sumberdaya alam.

<sup>3</sup> SK penetapan kabupaten Tambrauw. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2008



Gambar 5. Tutupan hutan dan fungsi kawasan hutan Kabupaten Tamberau Provinsi Papua Barat (Sumber: Kompilasi FWI 2019)

Dalam selang waktu 10 tahun terakhir, pembangunan di Tamberau terus berjalan. Contohnya saja, jalan provinsi yang membelah wilayah tengah dari Fef ke Sausapor telah dapat dilalui oleh kendaraan roda empat. Kemudian, pembukaan jalan Fef-Sujak yang membelah urat Pegunungan Tamberau telah terhubung dari Selatan ke Utara serta pembangunan jalan nasional trans Papua (Distrik Miyah – Susumuk) yang telah mulus beraspal. Begitu pula, pembangunan sarana prasarana ibukota baru Fef pun telah gencar dilakukan sebagai *hub* dari jalan-jalan yang dibangun. Prioritas pembangunan wilayah Tamberau pada lima tahun pertama adalah pengembangan sarana dan prasarana infrastruktur daerah dalam rangka meningkatkan pelayanan publik dan birokrasi pemerintahan daerah<sup>4</sup>.

Selanjutnya, Pada RPJMD Tahap II (2017-2022) arah pembangunan Kabupaten Tamberau menekankan pada perluasan ketersediaan sarana dan prasarana infrastruktur daerah sampai ke kampung untuk mendorong bidang pertanian, pariwisata, transportasi, kelistrikan dan telematika. Hal tersebut berwujud menjadi pembangunan kawasan agropolitan (Peternakan di Kebar) dan kawasan pariwisata bahari (Sausapor), pembangunan jalur lintas pedalaman (termasuk jalan nasional dan Provinsi), melanjutkan pembangunan sarana prasarana ibukota baru

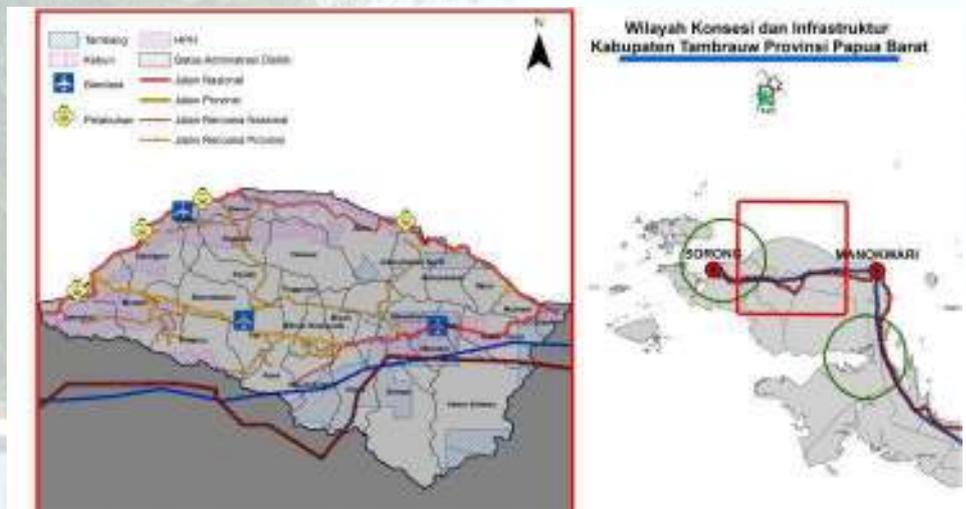
(Fef), pembangunan pelabuhan regional (Ambarbaken), dan bandara. Kemudian, agenda pembangunan Tamberau sebagai kabupaten konservasi pun tidak ketinggalan masuk dalam prioritas untuk lebih memantapkan kemitraan antara pemerintah, Lembaga Masyarakat Adat (LMA) dan dewan adat suku di Tamberau.

Disatu sisi pembangunan Infrastruktur ini diharapkan meningkatkan konektivitas untuk memudahkan akses masyarakat memperoleh barang ataupun menjual hasil produksi mereka. Tetapi, pada kenyataannya banyak wilayah yang dibuka untuk jalan adalah wilayah yang tidak dilalui kampung atau permukiman. Bahkan lokasi sebaran kampung di Kabupaten Tamberau belum sepenuhnya teridentifikasi. Kondisi ini, bahkan banyak muncul kampung-kampung fiktif akibat dari fenomena pemekaran yang terjadi di Tamberau. Kampung-kampung fiktif tersebut, ada setelah pembukaan jalan dilakukan dan lokasinya cenderung banyak di tempat-tempat yang baru dibuka menjadi Jalan<sup>5</sup>. Lantas sebenarnya pembangunan infrastruktur jalan tersebut untuk apa dan siapa?

<sup>4</sup> Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Tamberau tahap I (2012-2016)

<sup>5</sup> Temuan kunjungan lapangan di Kabupaten Tamberau tahun 2019

Disisi lain, jauh sebelum jalan-jalan tersebut dibangun sebenarnya telah ada izin-izin konsesi yang bertujuan mengeruk sumberdaya alam yang ada di Tambrau. Sampai tahun 2019, setidaknya ada 9 perusahaan tambang yang sudah memiliki izin eksplorasi di Tambrau, 2 perusahaan perkebunan, dan 4 perusahaan IUPHHK-HA (HPH). Meskipun belum semuanya beroperasi dengan aktif, jika melihat pada gambar 6 rencana pembangunan jalan yang masih dalam proses maupun yang sudah selesai akan menghubungkan tiap-tiap izin yang ada.



Gambar 6. Wilayah Konsesi dan Infrastruktur Kabupaten Tambrau Provinsi Papua Barat (Sumber: Kompilasi FWI 2019)

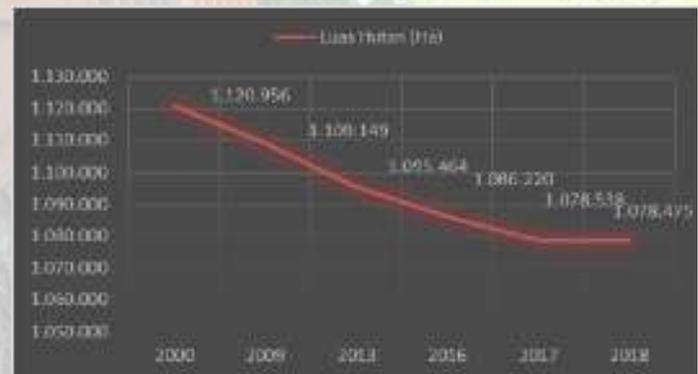
Jalan nasional dan rencana jalan nasional di bagian pesisir Utara Tambrau terlihat memberikan akses yang lebih mudah untuk perusahaan-perusahaan IUPHHK-HA (HPH) yang sudah memiliki izin dari tahun 2006 dalam mengangkut kayu-kayu hasil tebangan. Sedangkan jalan pada wilayah tengah Tambrau (Distrik Mawubuan dan Mankear) juga melewati wilayah konsesi perkebunan dan tambang. Begitu juga dengan pembangunan bandara dan pelabuhan, seluruhnya berada kurang dari 5 km dari wilayah konsesi. Situasi ini juga didukung dengan letak geografis Kabupaten Tambrau yang diapit oleh dua pintu gerbang utama pengangkutan sumberdaya alam dari Papua, yaitu Sorong dan Manokwari.

Hasil analisa *overlay* dan *buffer*<sup>6</sup> sebesar 100 m yang dilakukan FWI dalam melihat pengaruh pembangunan jalan terhadap tutupan hutan, setidaknya ada 7,953.39 hektar pada tutupan hutan alam di Kabupaten Tambrau yang akan terdeforestasi dari rencana jalan provinsi maupun jalan nasional tersebut.

## Perubahan Sosial-Ekologis sebagai dampak dari Pembangunan

### Kondisi Tutupan Hutan

Berdasarkan analisa tutupan hutan di Tambrau. Luas tutupan hutan di Tambrau terus berkurang dari tahun 2000-2018 (Gambar 7). Luas tutupan hutan yang tersisa pada tahun 2018 adalah 1,078 juta hektar. Terjadi Deforestasi sebesar 42.48 ribu hektar dari tahun 2000-2018. Deforestasi terbesar terjadi di Distrik Moraid yaitu sebesar 5,251.77 hektar. Sedangkan di Ibukota saat ini, Distrik Sausapor terjadi deforestasi sebesar 2,814.47 hektar. Sedangkan di Fef sendiri yang menjadi calon Ibukota Kabupaten terjadi deforestasi sebesar 85 hektar sejak tahun 2016. Distrik lain yang mengalami deforestasi tinggi adalah Abun (3,688.43 hektare) di peringkat kedua, Senopi (3,646.49 hektar) ketiga, Yembun (3,177.56 hektar) keempat, lalu Sausapor. Berdasarkan analisis *overlay* dengan data izin konsesi, deforestasi tertinggi terjadi di wilayah IUPHHK-HA yaitu sebesar 10,122.89 hektar, lalu tambang sebesar 3,701.25, dan kebun sebesar 1,622.45.



Gambar 7. Perubahan tutupan hutan di Kabupaten Tambrau tahun 2000-2018 (Sumber: Kompilasi FWI 2019)

### Perubahan Memaknai Tanah: sebagai alat transaksi baru

Sebagaimana tanah-tanah di wilayah Tambrau dikuasai dan dimiliki oleh marga, tanah dimaknai sebagai tempat dimana orang kampung hidup dan dihidupi darinya. Tanah harus dijaga dan dipelihara untuk generasi berikutnya. Ketika hadir pembangunan yang hakikatnya membutuhkan ruang, sehingga pada dasarnya aktivitas pembangunan merupakan permasalahan baru. Karena tentu saja, dalam proses membongkar hutan dan gunung, ada tanah-tanah marga yang menjadi korban dari proses tersebut. Akibatnya, konflik antara orang kampung dengan pemerintah daerah ataupun swasta tak terhindarkan. Sudah tak terhitung berapa banyak protes palang jalan yang dilakukan marga-marga karena tanah-tanah marga dan wilayah keramat terkena imbasnya.

<sup>6</sup> *Overlay* adalah menggabungkan dua buah data spasial, *Buffer* adalah penambahan luas disekitar data spasial

Janji pemerintah adalah dengan membayar ganti rugi sejumlah uang kepada marga-marga yang menjadi korban pembangunan. Akan tetapi, penggantian uang ganti rugi justru benar-benar membuat rugi orang kampung, karena tak semua janji ganti rugi itu selalu ditepati. Kalau sudah begini, palang jalan tidak akan pernah dibuka sampai janji ganti rugi ditepati seperti pemalangan jalan yang ditemui di jembatan sungai Kamundan KM 249 pada 6 November 2019.



Gambar 8. Pemalangan jalan poros Manokwari - Maybrat (jembatan sungai Kamundan KM 249) yang dilakukan marga Sewia pada 6 November 2019 (Dokumentasi FWI)

Sejak menjadi kabupaten tersendiri, pembangunan di Kabupaten Tambrauw menjadi masif. Ganti rugi kemudian menjadi cara berkompromi yang sejauh ini dianggap sepadan oleh pemerintah atas hilang dan rusaknya tanah adat dan wilayah-wilayah keramat. Hal ini kemudian menyebabkan kekhawatiran orang kampung akan tanah marga dan wilayah adatnya. Akibatnya, mau tidak mau, orang kampung harus mengikuti cara pemerintah daerah dalam menyelesaikan masalah soal tanah marga dan wilayah keramat, yaitu dengan memberikan harga ganti rugi pada setiap tanah marga dan wilayah adat. Ada ukuran matematis dan ekonomis yang harus disematkan pada tanah, namun bukan dalam rangka menjaga dan memelihara untuk generasi akan datang, melainkanantisipasi kebutuhan 'kalau-kalau nanti digusur'. Jika sudah dipersiapkan begitu, maka ganti rugi akan lebih mudah. Akhirnya, ganti rugi berupa uang atas tanah marga hari ini kemudian menjadi lumrah di Kabupaten Tambrauw.

Seperti yang terjadi di Distrik Fef dan Distrik Miyah. Tahun 2002, tanah di Distrik Fef dihargai Rp 10,000 per blok<sup>7</sup>, namun ketika di Distrik Fef dipersiapkan menjadi ibukota, harga tanah harga tanah naik terus menerus, menjadi Rp 20,000 per meter dan hari ini Rp 25,000 per meter. Sementara untuk wilayah-wilayah keramat dihargai hingga milyaran rupiah, tergantung dari tingkat kesakralan dan jenis wilayah keramat yang terkena imbas pembangunan. Uang ganti rugi ini kemudian akan dibagi rata ke semua

orang-orang marga. Di Distrik Miyah, pembangunan yang saat ini masif adalah pembangunan jalan provinsi untuk akses dari Sorong menuju Manokwari. Tanah-tanah marga berupa kebun dan hutan bambu juga terkena, dihargai ratusan hingga milyaran rupiah.

### Perubahan cara hidup dan hilangnya situs penting orang kampung

Konsekuensi besar yang harus ditanggung oleh orang kampung sebagai dampak dari pemekaran dan pembangunan ialah banyak tempat-tempat penting yang kemudian dirusak bahkan dihilangkan untuk kepentingan pembangunan. Kehilangan atas tempat-tempat penting sangat berpengaruh pada kehidupan orang kampung. Selain itu, orang-orang kampung juga kehilangan sosok penting yang seharusnya membantu orang kampung mengenal lebih jauh soal kampungnya, yaitu para *tetua* marga/kampung dan para orang tua yang sekarang ditarik menjadi pejabat daerah. Hal ini juga tidak terlepas dari efek pemekaran. Jumlah penduduk kampung yang semakin sedikit di tiap kampung dampak dari disebarnya penduduk untuk kampung-kampung baru. Sedangkan kampung baru membutuhkan orang-orang khusus untuk mengaturnya. Mau tak mau, akhirnya *tetua* marga/kampung menjadi sasaran empuk untuk menjadi pejabat baru tersebut. Hilangnya kebiasaan-kebiasaan baik orang kampung sebenarnya penanda dari mulai keroposnya pertahanan hidup orang kampung.



Gambar 9. Potret pembangunan jalan trans Papua yang membelah puncak perbukitan (Dokumentasi FWI)

Sebagaimana kebiasaan *watum* yang tidak lagi dilakukan orang kampung. Padahal, *watum* sangat penting dilakukan oleh orang tua dalam rangka mendidik anak-anak mereka. Termasuk mendidik menjaga alam dan manusianya. Jika kebiasaan *watum* hilang, bagaimana orang kampung bisa memahami alam dan manusianya?. Fenomena ini diperparah dengan mulai banyaknya hilangnya situs-situs penting yang disebabkan faktor berantai pemekaran dan pembangunan.

<sup>7</sup> Tidak ada luasan baku dari blok

<sup>8</sup> Pemekaran di tingkat distrik dan kampung terjadi sangat cepat dan masif di Kabupaten Tambrauw. Hanya dalam tempo dua tahun saja, Pemda Kabupaten Tambrauw sudah memecah daerahnya sebanyak 2,5 kali lipat dari tahun 2016 yang hanya 11 distrik menjadi 29 distrik di tahun 2019 (BPS Kabupaten Tambrauw 2019)

<sup>9</sup> *Watum* adalah cara meregenerasi orang kampung melalui nasihat dari orang tua. Pemberian nasihat sifatnya informal, biasa dilakukan di dekat tungku kayu bakar pada waktu makan tiba. Melalui *watum*, anak-anak muda (perempuan dan laki-laki) diberikan pengetahuan bagaimana menjadi orang dewasa oleh orang tua mereka



LESS FOREST MORE DISASTER  
NO FOREST NO HAPPINESS

[www.fwi.or.id](http://www.fwi.or.id)