

LANSKAP ARKEOLOGI SITUS LAPANGAN UDARA KENDARI II ARCHAEOLOGICAL LANDSCAPE OF THE KENDARI II AIRFIELD SITE

Amaluddin Sope

Jurusan Arkeologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Halu Oleo
sopeamaluddin@gmail.com

 10.36869/pjhpish.v9i1.330

Diterima 31-07-2024; direvisi 22-08-2024; disetujui 26-08-2024

ABSTRACT

Kendari II Airfield was constructed by the Dutch to facilitate the distribution of troops from Batavia to their occupied territories. This research is based on theoretical considerations that position Kendari II Airfield site. Landscape focuses on emphasizing the physical elements around the site, both natural and cultural. The aim of this research is to gain insights into how the processual approach interprets the landscape of Kendari II Airfield. Data collection was conducted through a review of literature related to landscape studies in archaeology, the emergence of the processual archaeology paradigm, and the specifics of Kendari II Airfield, followed by descriptive analysis using inductive reasoning. The findings indicate, first, that the landscape of Kendari II Airfield is quite representative, characterized by (1) a broad, flat terrain; (2) a long ridge of hills that serves as a potential natural fortress; (3) an ample water supply; and (4) a meteorologically stable location. Kendari II Airfield emerged as a highly strategic site for safeguarding various infrastructures of the Dutch East Indies Government. Furthermore, the relationship between Kendari II Airfield and the surrounding structures, such as bunkers, ammunition depots, revetments, and bridges, underscores its significance as a crucial defensive location.

Keywords: *site; processual; Kendari; airfield*

ABSTRAK

Situs Lapangan Udara Kendari II dibangun Belanda untuk mempermudah distribusi pasukan dari Batavia ke daerah-daerah kekuasaan. Penelitian ini berangkat dari konsiderans teoretis yang menempatkan situs Lapangan Udara Kendari II. Lanskap berfokus pada penekanan unsur-unsur fisik disekitar situs, baik itu alami maupun budaya. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pemahaman mengenai lanskap situs Lapangan Udara Kendari II. Perolehan data penelitian dilakukan dengan mengumpulkan sumber pustaka yang berkaitan dengan kajian lanskap dalam arkeologi, menggunakan paradigma arkeologi prosesual, dan selanjutnya dianalisis secara deskriptif melalui penalaran induktif. Hasil temuan menunjukkan, pertama, lanskap Lanud Kendari II cukup representatif, ditandai dengan (1) medan yang luas dan datar; (2) deretan perbukitan panjang yang berpotensi menjadi benteng alam; (3) persediaan air yang melimpah; dan (4) lokasi yang stabil secara meteorologi. Lapangan Udara Kendari II muncul sebagai lokasi yang sangat strategis untuk menjaga berbagai infrastruktur Pemerintah Hindia Belanda. Kedua, hubungan antara Lapangan Kendari II dan bangunan di sekitarnya, seperti bunker, gudang amunisi, revetment, dan jembatan, menegaskan pentingnya lokasi ini sebagai lokasi pertahanan yang penting.

Kata kunci: situs; prosesual; Kendari; lapangan udara

PENDAHULUAN

Konsep lanskap telah ada sejak akhir abad ke-16, ketika para seniman Belanda melukis suasana kehidupan pedesaan dengan menggabungkan beberapa referensi untuk mengubah kondisi kehidupan tersebut (David & Thomas, 2008). Namun, istilah lanskap jarang ada dalam judul publikasi arkeologi sebelum tahun 1950-an (Greene & Moore, 2010). Istilah

lanskap baru mulai digunakan dalam kajian arkeologi pada tahun 1974 melalui publikasi Mick Aston dan Trevor Rowley yang berjudul "Landscape Archaeology: An Introduction to Fieldwork Techniques on Post-Roman Landscapes". Publikasi tersebut yang pertama menggunakan lanskap dalam kajian arkeologi (Fleming, 2006). Pada pertengahan hingga akhir 1980-an arkeologi lanskap mulai dikutip secara

luas dalam karya akademis. Hal ini karena selama tahun 1970-an dan 1980-an lanskap tidak lagi menjadi unit analisis situs dan kecenderungan penggunaan istilah arkeologi lingkungan atau ekologis daripada menggunakan istilah arkeologi lanskap dalam tulisan-tulisan yang berkaitan dengan arkeologi lanskap (David & Thomas, 2008).

Salah satu pendorong kajian lanskap ialah Frances Luch yang menyatakan bahwa manusia memiliki apresiasi sensitif terhadap lingkungan mereka. Hubungan manusia dengan lingkungan bukan sekadar usaha bertahan hidup dan hubungan eksploitasi. Manusia menganggap penting dan memberi makna terhadap keindahan dan kemegahan batu serta gunung dan pandangan luas tentang lembah dan dataran yang mereka huni (Ihsan, 2019). Beberapa ilmuwan menyamakan lanskap dengan lingkungan fisik terlepas dari kehadiran manusia, ada pula yang berpendapat sebaliknya, bahwa keterlibatan manusia adalah apa yang membedakan lanskap dari lingkungannya (Keling, 2021). Sebagai konstruksi budaya yang membingkai bagaimana orang berinteraksi dengan lingkungan mereka dengan menyusun persepsi dan makna, pendekatan lanskap tidak sama dengan sistematika ruang dan waktu. Lanskap merupakan interaksi dinamis antara alam dan budaya (Anschuetz, Wilshusen & Scheick, 2001).

Hampir kebalikan dari studi paleo-lingkungan, lanskap adalah studi yang mengedepankan tentang komunitas manusia dan cara mereka menghuni dunia ciptaan mereka sendiri. Lanskap dalam sejarah teorinya mengacu pada empat sumber utama; pertama, geografi budaya dan desain lingkungan; kedua, pendekatan biologis ekologi lanskap dan dialektika biologi; ketiga, gagasan Marxis bahwa sejarah manusia adalah bagian dari sejarah alam; dan keempat, penggunaan pendekatan budaya dalam hubungan manusia-lingkungan (Darvill, 2008). Pada dasarnya prinsip tentang lanskap sangat sederhana, yaitu pandangan bahwa manusia di masa lalu tidak hanya tinggal, membuang materi, dan membangun situs, tetapi mereka juga berinteraksi diluar lanskap. Arkeologi lanskap adalah tentang apa yang ada diluar situs,

lingkungan alam situs dan lingkungan buatan (Johnson, 2005), kerangka kerja yang menggambarkan perilaku manusia dalam mengkonseptualisasikan, mengatur, dan memanipulasi lingkungan mereka agar tempat-tempat tersebut menggambarkan perilaku dan identitas penghuninya di masa lalu (Branton, 2009).

Tiga faktor yang saling berhubungan dan mendorong minat pada arkeologi lanskap ke depan sebagai suatu kajian yang mampu menjawab persoalan-persoalan dalam arkeologi. Pertama, sebuah keharusan yang berkelanjutan untuk memahami masyarakat masa lalu dan pengakuan bahwa manusia itu ada dalam dunia yang jauh lebih besar daripada situs atau monumen tertentu. Kedua, meningkatnya skala peluang yang tersedia untuk penyelidikan terperinci dari lanskap. Ketiga, kepedulian yang mendalam terhadap pengelolaan lanskap melalui konservasi, pelestarian, perlindungan, dan eksploitasi terkendali (Darvill, 2008).

Kini pemahaman tentang lanskap atau saujana menjadi begitu beragam dan dapat dikaitkan dengan benda, bentang alam, tata ruang, pengalaman, pandangan atau persepsi, maupun konstelasi hubungan antar bagian dalam suatu aspek kehidupan (misalnya, economic landscape, political landscape). Lanskap tidak lagi dilihat sebagai entitas fisik, tetapi juga cakrawala pemikiran (Tanudirjo, Yuwono & Adi 2019). Istilah lanskap, umumnya memiliki makna yang hampir sama dengan istilah “bentanglahan”, “fisiografi”, dan “lingkungan”. Perbedaan di antara ketiganya terletak pada interpretasinya. Beberapa unsur-unsur tertentu yang teridentifikasi pada lanskap mempermudah mengenali varian lanskap: lanskap alami, lanskap fisik, lanskap sosial, lanskap ekonomi, dan lanskap budaya. Visualisasi lanskap dibentuk pertama, perpaduan antara karakteristik alami dan non-alami dari ruang di permukaan maupun dekat permukaan bumi yang bersifat dinamis; Kedua, adanya hasil suatu perubahan berkesinambungan dari interaksi dinamis antar geosfera, karena pada dasarnya bentanglahan merupakan ekspresi hubungan erat antar geosfera dalam ruang dan waktu tertentu. Dengan demikian, arkeologi lanskap

mengandung pengertian sebagai cabang arkeologi yang menekankan kajian dan pendekatannya pada hubungan antara corak dan sebaran fenomena arkeologis dengan karakteristik perubahan bentanglahan/fisiografi sekitarnya. Bagaimana mengenali dan menjelaskan perubahan lanskap akibat pengaruh manusia; bagaimana kondisi lanskap mengontrol bentuk-bentuk campur tangan manusia; dan bagaimana memvisualisasikan dan menjelaskan hubungan antara manusia dengan lanskap hingga terbentuk lanskap ubahan, adalah pertanyaan-pertanyaan besar yang harus terjawab melalui kajian arkeologi lanskap (Yuwono, 2007).

Kehadiran kajian arkeologi lanskap diikuti dengan semangat pemikiran prosesual yang menggema dalam perkembangan disiplin ilmu arkeologi di awal 1960-an. Melalui paradigma pembaharuan ini, arkeolog mampu menempatkan objek kajian arkeologi dalam urutan kronologis, bagan distribusinya di seluruh lanskap, dan mengelompokkan materi arkeologi ke dalam budaya dengan batas spasial dan temporal yang jelas (Sabloff, 2005).

Hubungan dekat arkeologi dengan antropologi telah mendorong langkah untuk menafsirkan data arkeologi secara ekologis, yaitu pandangan yang lebih luas sebagai bagian dari sistem di mana proses aktivitas sosial dan perubahan terjadi (Greene & Moore, 2010). Mengenai hal ini, sebaliknya arkeologi pasca-prosesual beranggapan bahwa budaya material adalah aktif. Artinya, budaya materi diciptakan, digunakan dan dimanipulasi oleh manusia untuk mempengaruhi terjadinya perubahan sosial (Hodder, 2005). Para arkeolog pasca-processual yang sejak tahun 1980-an terkenal karena berbagai pendekatan mereka, lebih cenderung menempatkan individu manusia sebagai pusat berbagai hal. Ketertarikan pasca-prosesual pada lanskap cenderung berfokus pada lanskap sebagai tempat di mana pengalaman terjadi pada saat tertentu, daripada melihatnya sebagai latar proses perubahan sosial ekonomi jangka panjang. Sudut pandang seperti itu menunjukkan bahwa lanskap sama pentingnya dengan persepsi manusia sebagai proses lingkungan; lanskap adalah karya pikiran (Greene & Moore, 2010). Dalam penelitian ini

hanya berfokus pada bagaimana posesual melihat lanskap. Dengan demikian, masalah diangkat adalah bagaimana pemahaman lanskap di situs Lapangan Udara Kendari II. Situs Lapangan Udara Kendari II pertama kali di survei oleh Balai Arkeologi Sulawesi Selatan (2012), Hayunira (2013), Sunarto (2017), Riyanto (2018) dan Jurusan Arkeologi Universitas Halu Oleo (2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2021). Situs Lapangan Udara Kendari II dipilih sebagai lokasi untuk melihat perspektif prosesual dalam memahami lanskap didasarkan pada keberadaan lapangan udara yang dibangun Belanda untuk mempermudah distribusi pasukan Belanda dari Batavia ke daerah-daerah di Indonesia. Selain itu, pemilihan lokasi situs ini juga karena melimpahnya data arkeologi masa Perang Pasifik berupa peninggalan pertahanan yang dibangun oleh Jepang untuk mempertahankan lapangan udara tersebut. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pemahaman yang dihasilkan oleh prosesual dalam melihat lanskap situs Lapangan Udara Kendari II.

METODE

Kajian lanskap dalam sejarah perkembangan disiplin arkeologi bukanlah hal yang baru. Hubungan antara manusia dengan ruang sekitar dan cara manusia menempatkan diri pada lingkungan tersebut sudah menjadi objek kajian yang cukup banyak ditelusuri sejak awal perkembangan arkeologi. Kajian arkeologi lanskap semakin mendapat perhatian di kalangan para ahli arkeologi pada dua dekade terakhir, terutama dengan perubahan cara pandangan arkeologi dalam menafsirkan data berupa bentang alam (nature) dan budaya (culture) yang tidak lagi dilihat secara terpisah. Saat ini pemahaman tentang lanskap atau saujana menjadi begitu beragam dan dapat dikaitkan hampir dengan apa saja: benda, bentang alam, tata ruang, pengalaman, pandangan atau persepsi, maupun konstelasi hubungan antar bagian dalam suatu aspek kehidupan (misalnya, economic landscape, political landscape) (Tanudirjo et al., 2019)

Kajian arkeologi pada dasarnya berupaya untuk menjelaskan masa lalu melalui tinggalkan budaya materi dan segenap data kontekstual

yang melingkupinya dalam tiga dimensi yaitu bentuk, ruang, dan waktu. Kemudian, aspek tersebut menjadi fokus utama penelaahan untuk menjelaskan bagaimana manusia memanfaatkan suatu lingkungan dan kawasan sebagai ruang aktifitasnya. Kajian dalam dimensi ini tidak lagi menekankan pada artefak, ekofak, atau fitur sebagai data arkeologi sebagai data individual, namun lebih ditekankan pada situs dan hubungan antar data arkeologi tersebut (Keling, 2021). Lokasi penelitian yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah situs Lapangan Udara Kendari II yang terletak di dalam kompleks Pangkalan TNI AU Haluoleo (HLO) yang sebelumnya bernama Pangkalan TNI AU Woltermonginsidi. Kawasan pangkalan TNI AU Haluoleo (HLO) secara administrasi berada di wilayah Kecamatan Ranomeeto, Kabupaten Konawe Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara dengan letak astronomis berada pada koordinat 4004'53.79" LS dan 122025'05.63" BT. Adapun perolehan data penelitian dilakukan dengan cara mengumpulkan sumber pustaka yang berkaitan dengan kajian lanskap dalam arkeologi, kelahiran paradigma arkeologi prosesual dan situs Lapangan Udara Kendari II. Sumber pustaka tersebut dapat berupa laporan survei ekskavasi, karya ilmiah dan arsip-arsip. Data tersebut selanjutnya dianalisis secara deskriptif melalui penalaran induktif. Hasil analisis dari berbagai sumber diinterpretasikan berdasarkan perspektif prosesual dalam melihat lanskap.

PEMBAHASAN

Paradigma Prosesual Dan Pengaruhnya Terhadap Lanskap

Renfrew (1982) dengan tepat menggambarkan periode tahun 1900 hingga 1960 sebagai "tidur panjang" arkeologi. Suatu periode dimana tujuan, tata cara, dan hakikat arkeologi sebagai bentuk penyelidikan intelektual ke masa lalu tidak secara eksplisit dibahas (Shanks & Tilley, 1992). Dalam studi tradisional, budaya material ditafsirkan secara sederhana dan terlalu banyak perhatian dicurahkan pada artefak sebagai sifat pasif yang berbau, mempengaruhi satu sama lain. Oleh karena itu, Lewis R. Binford mengusulkan agar

artefak diperiksa dalam konteks budaya mereka dan ditafsirkan sebagai cerminan teknologi, masyarakat, dan sistem kepercayaan. Menurut Lewis R. Binford, "archaeology must transcend potsherds and spear points" untuk mengatasi masalah yang lebih besar, seperti evolusi budaya, ekologi, dan sistem organisasi sosial. Arkeologi harus mengambil keuntungan penuh dari teknologi modern dengan menggunakan metode sains dan canggih, teknik kuantitatif. Arkeologi harus mempelajari masyarakat pra-industri yang tersisa untuk meneliti secara langsung operasi adaptasi budaya yang menghilang dan arkeologi harus berkaitan dengan metode untuk merekonstruksi masa lalu (Kelly & Thomas, 2014).

Pada awal 1960-an, krisis yang diakibatkan oleh kegagalan teori dan metode tradisional untuk memecahkan masalah arkeologi memicu lahirnya paradigma baru dalam arkeologi yang dikenal sebagai "new archaeology" atau yang selanjutnya berevolusi menjadi sesuatu yang disebut arkeologi prosesual. Awalnya, paradigma baru ini berkembang di Amerika yang berasal dari karya Lewis R. Binford dan sebuah makalah terkenal "Archaeology as anthropology" (Binford, 1962: (Sabloff, 2005) dan diikuti oleh serangkaian artikel berpengaruh. Ekspresi Inggris terkait kemunculan paradigma baru ini terlihat dalam karya-karya Clarke (1968) dan Renfrew (1972). Sulit untuk menetapkan tanggal yang tepat terkait perkembangan paradigma arkeologi prosesual, tetapi sekitar tahun 1972 hegemoni baru telah didirikan dalam arkeologi dan arkeologi prosesual diterima oleh banyak orang, meskipun ada beberapa ahli yang berbeda pendapat (Shanks & Tilley, 1992).

Tahun 1960-an adalah masa untuk arkeologi prosesual yang menganjurkan pendekatan yang lebih ilmiah dan penekanan pada manusia sebagai sistem yang terus berubah karena hubungan yang kompleks antara manusia dan lingkungan alam. Arkeologi prosesual sebagian besar merupakan gagasan Lewis R. Binford yang berdebat dengan penuh semangat untuk paradigma baru tentang arkeologi yang menekankan penjelasan dan interpretasi masa lalu sebagai pengganti pendekatan deskriptif generasi sebelumnya.

Pendekatan prosesus Binford berfokus pada studi tentang proses perubahan budaya manusia. Arkeologi prosesus tahun 1960-an dan 1970-an terutama berkaitan dengan bagaimana masyarakat manusia berubah dari waktu ke waktu (Fagan, 2003). Pada pendekatan baru ini, ide-ide Binford yang tidak hanya menganjurkan perbedaan tujuan dan metode baru, juga mendapatkan kredibilitas di antara ahli arkeologi untuk melegitimasi ide-idenya yang membawa arah perubahan dalam disiplin arkeologi.

Arkeologi prosesus mengambil namanya dari keprihatinannya dengan "proses", yaitu cara-cara budaya berubah dari waktu ke waktu. Arkeologi prosesus berusaha mencari "narasi besar" tentang bagaimana budaya mengalami perubahan (Kelly & Thomas, 2014). Arkeologi prosesus mengklaim melihat budaya bukan sebagai normatif, tetapi sebagai proses adaptif (Hodder & Hutson, 2003b). Lewis R. Binford dalam salah satu makalah awalnya yang mendefinisikan metodologi arkeologi prosesus berkaitan dengan survei lapangan, bersikeras bahwa sistem budaya adalah seperangkat artikulasi konstan atau siklus berulang antara ekstrasomatik sosial, teknologi, dan ideologis, sarana adaptif yang tersedia untuk populasi manusia (Johnson, 2008). Selain itu, Binford juga menekankan pentingnya metode sains yang tepat dan tidak ambigu. Arkeolog, menurutnya, harus berhenti menunggu artefak untuk berbicara. Mereka harus merumuskan hipotesis dan mengujinya melalui sisa-sisa masa lalu yang masih ada (Kelly & Thomas 2014). Senada dengan Binford, Walter W. Taylor setuju bahwa arkeologi perlu menggunakan analisis ilmiah terhadap artefak dalam rangka mengungkap fungsi materi yang dikaji dan bukan hanya menempatkan artefak kedalam konteks ruang dan waktu (Sabloff, 2005).

Dalam paradigma baru ini, Binford menyusun sejumlah kata kunci. Pertama, arkeologi prosesus menekankan bahwa budaya harus dilihat sebagai suatu sistem dengan aspek teknologi, ekonomi, sosial, politik, dan ideologi yang semuanya saling keterkaitan. Kedua, menekankan pentingnya ekologi budaya, dan perlunya memandang interaksi lingkungan dan budaya secara sistemik, sebagaimana budaya itu

sendiri seharusnya dilihat sistemik dan secara khusus memberi penekanan pada hubungan antara lingkungan dan teknologi. Ketiga, arkeologi perlu mempelajari evolusi sistem budaya dari waktu ke waktu. Pemahaman tentang keteraturan atau proses perubahan budaya adalah jantung dari arkeologi prosesus (Sabloff, 2005).

Arkeologi prosesus menyarankan bahwa dalam penelitian seorang arkeolog harus menggunakan metode deduktif sebagai prosedur eksplanasi dalam penelitian dan pentingnya mengembangkan desain strategi penelitian yang eksplisit untuk proses pemahaman lebih lanjut tentang budaya. Berpijak pada pendapat Binford, arkeologi bukan hanya mendeskripsi tetapi harus melihat bahwa eksplanasi adalah tujuan utamanya. Eksplanasi arkeologi tidak boleh berupa spekulasi tetapi harus jelas didukung dengan pemahaman perekaman data arkeologi. Oleh karena itu, pertanyaan apa, di mana dan kapan dalam arkeologi harus dilengkapi dengan bagaimana dan mengapa yang tujuan akhirnya adalah menemukan dua pertanyaan terakhir tersebut (Sabloff, 2005). Lewis R. Binford (1972: Greene & Moore, 2010) menyatakan bahwa:

“Explanation begins for the archaeologist when observations made of the archaeological record are linked through laws of cultural or behavioural functioning to past conditions or events”

Arkeologi prosesus dalam perkembangannya telah memeluk secara eksplisit dan implisit model positivisme tentang bagaimana menjelaskan masa lalu dan terhadap dunia sosial sebagai perpanjangan dari alam, pengurangan perilaku praktik, pemisahan 'realitas', fakta, dari konsep dan teori (Shanks & Tilley, 1992). Oleh karena itu, dalam penerapannya, paradigma prosesus memiliki beberapa karakteristik utama. Pertama, arkeologi prosesus menekankan generalisasi evolusioner dan keteraturan, bukan spesifik historis, dan sering meremehkan pentingnya individu. Pada hari-hari awal kemunculan

paradigma prosesual, arkeolog memandang sejarah sebagai kebalikan dari ilmu pengetahuan, deskripsi berbeda daripada penjelasan. Paradigma prosesual mengklaim dengan ilmiah, bukan melalui sejarah. Kedua, arkeologi prosesual memandang budaya dari perspektif sistemik dan mengambil pendekatan adaptif untuk mempelajari budaya manusia. Budaya menyediakan sistem non-biologis di mana orang beradaptasi dengan lingkungan mereka. Premis teoritis adalah bahwa berbagai entitas kompleks dan masyarakat manusia dipandang sebagai sistem yang terdiri dari beberapa bagian yang berinteraksi dalam sejumlah cara yang dapat diprediksi. Arkeologi prosesual memfokuskan perhatian pada teknologi, ekologi, ekonomi dan mengambil perspektif adaptif daripada ideasional pada budaya. Akibatnya, arkeologi prosesual berfokus pada perilaku daripada ide-ide budaya yang berdiri di belakang perilaku itu.

Ketiga, penjelasan dalam arkeologi prosesual secara eksplisit ilmiah. Prosedur dalam arkeologi prosesual tergantung pada model deduktif yang didasarkan pada ilmu-ilmu sains dan menekankan pentingnya menjadi objektif. Secara objektif, arkeologi prosesual percaya dapat melihat dunia "sebagaimana adanya". Keempat, arkeologi prosesual mencoba untuk tetap netral secara etis dan mengklaim secara eksplisit non-politik. Arkeologi prosesual mencoba untuk menghasilkan bukti tentang masa lalu yang sengaja terputus dari sekarang. Arkeologi harus menghindari subjektivitas, dan kesimpulannya tidak boleh diremehkan oleh politik modern. Arkeologi prosesual memang ingin relevan dengan dunia modern dan untuk memberikan pemahaman tentang evolusi budaya yang berguna dalam mengarahkan masa depan dunia (Kelly & Thomas, 2014).

Berdasarkan pendekatan arkeologi prosesual yang ilmiah dan universal dalam menafsirkan masa lalu. Pada akhirnya budaya material dapat dilihat sebagai produk adaptasi dengan lingkungan. Jadi, jika seseorang terus bertanya mengapa pola budaya material seperti itu, dia selalu dibawa kembali ke pertanyaan tentang kelangsungan hidup material. Dengan pendekatan 'reduksionis' seperti itu, seseorang

selalu dapat memprediksi apa arti budaya material, apa yang dicerminkannya dalam konteks lingkungan apa pun (Hodder & Hutson, 2003). Dengan demikian, kerangka berpikir arkeologi prosesual yang khas akan berdampak dan melahirkan pemahaman tertentu tentang bagaimana lanskap itu dipahami melalui perspektif ini.

Dalam istilah yang lebih teoritis, studi tentang lanskap setara studi arkeologi itu sendiri. Renaissance melihat perkembangan minat arkeologi di masa lalu, dan juga melihat munculnya pandangan analitis lanskap yang dicatat, dijelaskan dan diklasifikasikan oleh antiquarian. Pandangan lanskap diubah oleh dua perkembangan, yaitu munculnya gerakan Romantisisme di akhir abad kedelapan belas, yang menekankan apresiasi estetika lanskap dan lanskap sebagai tontonan, dan geologi abad kesembilan belas, yang menunjukkan bagaimana lanskap yang kita lihat hari ini adalah hasil akhir dari proses perubahan yang sering sangat lambat. Pandangan estetika lanskap dan pemahaman geologinya tetap mendorong kekuatan arkeologi lanskap saat ini. Para arkeolog telah memikirkan tentang lanskap dalam berbagai cara dan menghasilkan pemahaman untuk melihat lanskap sebagai seperangkat sumber daya ekonomi, atau tangkapan lokasi/analisis teritorial, lanskap sebagai cerminan masyarakat, dan kaitannya dengan teori-teori pembentukan masyarakat dan lanskap sebagai ekspresi sistem makna budaya (Johnson, 2005).

Lanskap dibuat dan dibentuk oleh tindakan manusia melalui proses seperti pembersihan, erosi dan deposisi; mereka juga pembentuk tindakan manusia yang mendorong dan membatasi berbagai bentuk lanskap dan koneksi antar-regional (Gosden & Head 1994). Menurut Branton (2009) arkeologi lanskap adalah kerangka kerja untuk menggambarkan cara manusia mengkonseptualisasikan, mengatur, dan memanipulasi lingkungan mereka dan bagaimana tempat-tempat tersebut membentuk perilaku dan identitas penghuninya dimasa lalu (Keling, 2021).

Ketika arkeologi prosesual menjadi terkenal pada 1960-an, pendekatan tersebut menghasilkan banyak studi tentang,

etnoarkeologi, demografi prasejarah, pola pemukiman, subsistensi, teknologi, dan pemanfaatan lanskap oleh manusia, tanaman, dan hewan. Sebagaimana yang kita ketahui, bahwa pendekatan arkeologi prosesual sangat bergantung pada metode ilmiah yang ketat. Fokusnya sangat materialistis karena arkeologi prosesual percaya bahwa perilaku subsistem menyediakan infrastruktur untuk sisa sistem budaya (Kelly & Thomas, 2014). Dengan demikian, berangkat dari pemahaman arkeologi prosesual yang bersifat materialistis dalam menafsirkan masa lalu, maka tentu saja kajian lanskap akan lebih menekankan pada unsur materialistis, yaitu unsur fisik yang terbentuk secara alami maupun buatan. Tanudirjo (2017) kajian lanskap dalam paradigma prosesual akan fokus membahas di antaranya tentang: (1) unsur-unsur alam dan budaya, (2) hubungan antar unsur, (3) pengaruh unsur alam terhadap budaya, dan (4) menjelaskan hubungan antar unsur alam dan pengaruh budaya (Safitri, 2021).

Situs Lapangan Udara Kendari II

Pada tanggal 7 Oktober 1938, untuk pertama kalinya, lapangan udara Kendari II diuji coba untuk pendaratan pesawat. Pendaratan pesawat ini berlangsung dengan baik. Oleh karena itu, sebagai tindak lanjut, maka Pemerintah Hindia Belanda menentukan batasan-batasan lebih lanjut terkait dengan luasan areal bandara. Atas dasar ini maka penentuan batasan lokasi bandara ditentukan sebagai berikut: Sebelah Barat berbatasan dengan Gunung Puurui; sebelah Timur berbatasan dengan Sungai Wai-wai; sebelah Selatan berbatasan dengan Sungai Amba-amba; dan di sebelah Utara berbatasan dengan Sungai Wanggu. Secara prinsipil, Lapangan Udara Kendari II digunakan oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagai titik strategis dalam mendukung pergerakan penting, diantaranya: (1) mempercepat pergerakan militer belanda dari daerah ke Batavia dan sebaliknya; (2) memperpendek jalur distribusi berbagai produk sumber daya alam yang telah dikuasai; (3) mengamankan titik-titik strategis berbagai infrastruktur milik Pemerintah Hindia Belanda; (Untarti et al., 2016).

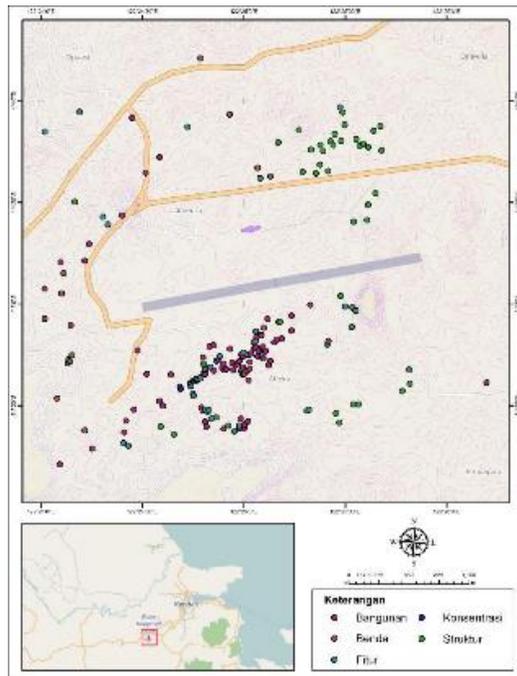
Pada masa Perang Pasifik, target penyerangan utama pasukan Jepang adalah Lapangan Udara Kendari II. Ketika Indonesia dan khususnya Kendari telah diambil alih oleh Jepang pada tanggal 25 Januari 1942, Lapangan Udara Kendari II diproyeksikan oleh Jepang sebagai pertahanan udara yang potensial untuk mengamankan daerah-daerah yang telah dikuasai oleh Jepang. Bagi Jepang, Lapangan Udara Kendari II dapat digunakan untuk mengendalikan pergerakan bahkan untuk menghancurkan Australia dan Jawa (Surabaya) (Untarti et al., 2016). Sejak berhasil menguasai Lapangan Udara Kendari II, Jepang membangun berbagai infrastruktur di lapangan udara Kendari II untuk menunjang pertahanan di lapangan udara tersebut.

Situs Lapangan Udara Kendari II sejauh ini telah disurvei oleh Balai Arkeologi Makassar tahun 2012 dan melakukan ekskavasi pada tahun 2016 (bekerja sama dengan Jurusan Arkeologi Universitas Halu Oleo). Selain balai arkeologi, situs Lapangan Udara Kendari II pernah dijadikan objek penelitian skripsi oleh mahasiswa arkeologi, yaitu Hayunira (2013), Sunarto (2017), dan Riyanto (2018). Kemudian, pihak Jurusan Arkeologi Universitas Halu Oleo secara intensif melakukan survei mulai tahun 2015, 2016 dan pada tahun 2017, 2018, 2019 survei yang disertai dengan ekskavasi. Situs Lapangan Udara Kendari II saat ini memiliki data arkeologi yang melimpah karena banyaknya tinggalan dari masa Belanda dan tinggalan pertahanan Jepang disekitar Lapangan Udara Kendari II yang ditemukan.

Tinggalan arkeologi yang ditemukan di kawasan TNI AU Ranomeeto menyebar di dalam kawasan. Tinggalan bangunan ditemukan di dalam area perkebunan, area kediaman dan perkantoran TNI AU, dan di area hutan. Tinggalan terletak saling menyebar dalam kawasan dan ada pula yang saling berdekatan. Tinggalan bangunan yang ditemukan memiliki keletakan saling berdekatan, berada di sepanjang tepian sungai dan berada di dalam kawasan hutan. Tinggalan bangunan tersebut yaitu berupa struktur (struktur jembatan dan struktur bangunan) dan bunker. Keletakan bunker pada tinggalan yang memiliki keletakan berdekatan, berada diantara struktur

bangunan. Selain itu, tinggalan bangunan lainnya memiliki keletakan menyebar di dalam kawasan. Tinggalan bangunan ditemukan di kawasan perkebunan dan juga ditemukan di area kediaman dan perkantoran TNI AU Ranomeeto. Tinggalan ini berupa gudang amunisi dan beberapa bunker. Tinggalan bangunan ini ditemukan berdiri sendiri dan juga ada yang ditemukan beberapa struktur bangunan didekatnya (Hayunira, 2013).

Berdasarkan sejumlah penelitian yang telah dilakukan di situs Lapangan Udara Kendari II, menghasilkan sejumlah data arkeologi yang terdiri dari bunker, gudang amunisi, struktur bangunan, struktur jembatan, dan revetment (gambar 1). Adapun deskripsi bangunan-bangunan tersebut yaitu:



Gambar 1. Peta Sebaran Temuan Survei di Situs Lapangan Udara Kendari II.
Sumber: (Untarti et al., 2016)

(a) Bunker. Bunker yang ditemukan di situs Lapangan Udara Kendari II berjumlah 56 bangunan yang terdiri dari beragam bentuk dan saling berdekatan. Bunker yang ditemukan berjumlah 5 bentuk yaitu bentuk Z (45), I (4), U (5), L (1), dan b (1). Pembagian bentuk bunker diambil dari bentuk huruf abjad yang memiliki kesamaan bentuk bunker. Bunker yang

ditemukan mendominasi berbentuk huruf Z, hampir secara keseluruhan dari jumlah bunker yang didapat Kecamatan Ranomeeto. Selain itu, diketahui bahwa pola sebaran bunker yang ada di situs Lapangan Udara Kendari II yaitu membentuk pola linear. Hal ini terlihat pada sebaran bunker yang memanjang yang mengikuti aliran kali Boro-boro dari Timur laut ke Barat daya. Selain itu bunker-bunker yang ditemukan di Kecamatan Ranomeeto memiliki arah hadap yang berbeda-beda. Dari posisi arah hadap bunker beberapa memiliki posisi arah hadap yang sama dan beberapa memiliki arah hadap yang berbeda. Berdasarkan pengelompokan arah hadap pintu bunker yang ditemukan di kecamatan Ranomeeto yang mengarah paling banyak ke arah Barat daya dan timur laut serta Barat daya dan Barat laut. Setiap posisi keletakan arah hadap pintu bunker yang ditemukan memperlihatkan jalur pergerakan pasukan yang ditempatkan diseluruh area kawasan untuk melindungi wilayah yang dikuasanya serta melindungi wilayahnya dari serangan musuh (Riyanto, 2018). Secara tipologis, bunker-bunker di Situs Lapangan Udara Kendari II adalah bunker anti serangan udara (anti-air raid) yang berbentuk mirip dengan huruf "Z", karena itu disebut bunker Tipe Z.



Gambar 2. Pintu Masuk Salah Satu Bunker di Situs Lapangan Udara Kendari II
Sumber: Dok. Penulis, 2017

Meskipun memiliki kesamaan tipologis, ukuran dari masing-masing bunker tersebut bervariasi, mulai dari ketebalan dinding, arah orientasi, jumlah anak tangga, dan ukuran ruang dalam. Dari variasi ukuran tersebut, bunker

sepertinya dibangun dengan menggunakan teknik pengecoran tanpa menggunakan cetakan dengan ukuran yang baku (Untarti et al., 2016).

(b) Gudang Amunisi. Selain tinggalan bunker yang dominasi tersebar di sekitar situs Lapangan Udara Kendari II, tinggalan lainnya adalah yang ditemukan adalah bangunan gudang amunisi dengan jumlah temuan 19 bangunan. Secara tipologis, bangunan gudang amunisi ini berbentuk segi empat, memiliki 2 pintu dan 1 lubang ventilasi (Jendela), dan ada pula bangunan gudang amunisi yang hanya memiliki satu pintu. Dari segi bahan, bangunan ini terbuat dari semen dan pasir, sama dengan bahan yang digunakan untuk membangun bangunan bunker. Jika dilihat fungsi dari bangunan ini yaitu sebagai penyimpanan amunisi militer serta digunakan untuk melakukan penyerangan (Sunarto, 2017). Laporan intelijen sekutu menyebutkan bahwa gudang amunisi ini merupakan bangunan buatan Belanda yang tidak dimanfaatkan oleh tentara Jepang selama menguasai Lapangan Udara Kendari II (Untarti et al., 2016).



Gambar 3. Salah Satu Gudang Amunisi di Situs Lapangan Udara Kendari II
Sumber: Dok. Penulis, 2017

(c) Revetment. *Revetment* merupakan kategori temuan baru, pasalnya *revetment* ditemukan oleh tim peneliti Balai Arkeologi Makassar yang berkerjasama dengan Jurusan Arkeologi Universitas Halu Oleo, pada penelitian tahun 2016. Pada kolaborasi tersebut ditemukan sebanyak 27 *revetment* yang teridentifikasi. Secara tipologis *revetment* yang

tersebar di kawasan Pangkalan Militer TNI AU Haluoleo di sisi Utara hanya sebuah gundukan tanah yang diselimuti oleh rumput, dengan ukuran 30-40 meter (Sunarto, 2017). *Revetment* adalah struktur berupa gundukan tanah berbentuk huruf “U” atau tapal kuda yang berfungsi sebagai penghalau atau penahan ledakan. *Revetment* pesawat terbang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang dan memiliki fungsi ganda, yaitu: melindungi sebuah pesawat dari efek ledakan pesawat lain yang meledak, dan mereduksi atau mengeliminir efek ledakan bom yang dijatuhkan dari atas (Untarti et al., 2016).



Gambar 4. Salah Satu *Revetment* di Situs Lapangan Udara Kendari II
Sumber: (Untarti et al., 2016)

(d) Struktur Bangunan. Struktur bangunan ini terkonsentrasi pada satu area tepat di tepian sungai, yaitu di sebelah timur sungai dan letaknya memanjang mengikuti alur sungai. Struktur tersebut berada pada posisi $4^{\circ} 05' 19.40''$ LS dan $122^{\circ} 24' 48.45''$ BT hingga $4^{\circ} 05' 27.11''$ LS dan $122^{\circ} 24' 45.15''$. Struktur bangunan yang ditemukan rata-rata mengalami keretakan dan kerusakan, selain itu banyak ditumbuhi oleh lumut. Struktur ditemukan tertutupi oleh dedaunan kering, rumput liar, akar-akar pohon yang menjalar, dan pohon-pohon yang tumbuh di dalam struktur maupun disekitarnya. Struktur bangunan itu dikategorikan struktur karena tidak memiliki atap dan beberapa sekatnya juga telah hilang, serta hanya bekas di dinding yang menjadi tanda bahwa pernah ada sekat dalam ruang struktur bangunan tersebut (Tim Penelitian, 2012). Struktur bangunan berupa dinding memiliki tinggi ± 190 cm dari permukaan tanah,

sedangkan yang berupa dinding dan pondasi memiliki panjang 115 cm dengan lebar 157 cm, dan tinggi 19 cm. Pada umumnya struktur berupa pondasi dan dinding memiliki bentuk sudah tidak utuh, pondasinya terputus atau retak disetiap sisinya dan dindingnya hanya ditemukan satu atau dua dinding yang berdiri di atas pondasi atau permukaan tanah. Struktur bangunan ditemukan disepanjang tepian sungai dekat struktur jembatan. Struktur yang ditemukan dalam area ini sebanyak ± 31 dan saling berdekatan. Struktur bangunan yang ditemukan ada yang tidak dapat diidentifikasi (berupa sisa pondasi bangunan; dinding bangunan; dan sekat ruang), dan yang dapat diidentifikasi yaitu: sumur, penampungan air, dan 2 kolam berbentuk persegi empat. Temuan struktur bangunan lainnya yaitu kolam yang ditemukan sebanyak dua buah, yang letaknya berdekatan dengan struktur. Kedua kolam memiliki bentuk yang sama, yaitu berbentuk persegi empat dengan dua buah lubang di kedua sisi lebar kolam memanjang ke arah luar kolam menuju salah satu struktur bangunan yang tidak dapat diidentifikasi, yang berada didekatnya. Permukaan atas kolam rata dengan permukaan tanah (Hayunira, 2013).



Gambar 5. Struktur Bangunan di Situs Lapangan Udara Kendari II
Sumber: (Tim Penelitian, 2012)

(e) **Struktur Jembatan.** Struktur jembatan ditemukan berada pada posisi $4005^{\circ}17.68''$ LS dan $122024^{\circ}48.10''$ BT. Struktur jembatan ditemukan sebanyak enam, dengan keletakan sejajar dari sungai dengan arah utara-selatan (Tim Penelitian, 2012). Dua diantara struktur jembatan terletak di sungai

dengan posisi keseluruhan struktur hampir tertutupi oleh air sungai, dan salah satu diantaranya berada di pinggir sungai dengan posisi miring. Sedangkan empat struktur lainnya berada di pinggir sungai dengan keletakan berada di ketinggian ± 15 meter dari sungai. Keempat struktur berdiri dengan bagian bawahnya tertanam di tanah dan ada juga yang menempel di dinding tebing tanah yang ketinggiannya tidak rata. Struktur jembatan yang terletak di dalam sungai memiliki ukuran panjang 5 meter, lebar 246 cm, dan tebal 80 cm dari atas permukaan air. Sedangkan tinggi struktur jembatan lainnya yang berada di pinggir sungai ± 3 meter. Jarak antar struktur yaitu ± 660 cm (Hayunira, 2013).



Gambar 6. Struktur Jembatan di Situs Lapangan Udara Kendari II
Sumber: (Tim Penelitian, 2012)

Lanskap Situs Lapangan Udara Kendari II Dalam Paradigma Prosesual

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, memperlihatkan bahwa lanskap situs Lapangan Udara Kendari II dalam paradigma prosesual adalah sebagai berikut: pertama, menurut pemerintah Hindia Belanda, standar lanskap kawasan situs Lapangan Udara Kendari II cukup representatif. Beberapa alasan kawasan yang memenuhi standar lanskap dari lokasi situs ini di antaranya adalah: (1) ketersediaan kontur tanah datar yang cukup luas; (2) tersedianya gugusan bukit yang cukup panjang sebagai benteng alami yang cukup potensial; (3) Ketersediaan suplai air yang cukup banyak. Ketersediaan air disuplai dari dua sungai besar yang saling terhubung yakni Sungai Lamomea yang terhubung dengan Sungai Wanggu sebagai

sungai yang memiliki debit air yang cukup banyak di lokasi itu; (4) secara meteorologis, lokasi ini dianggap cukup stabil. Selain itu, jenis tanah situs Lapangan Udara Kendari II dinilai layak dijadikan bandara berdasarkan hasil uji laboratorium yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda (Untarti et al., 2016).

Lapangan Udara Kendari II juga menjadi lokasi yang sangat potensial sebagai upaya untuk pengamanan berbagai infrastruktur yang dimiliki oleh Pemerintah Hindia Belanda. Lapangan Udara Kendari II berlokasi di lahan datar yang dikelilingi oleh areal Pegunungan Boroboro di sebelah selatan dan baratnya yang seolah berfungsi sebagai benteng alami. Keberadaan Sungai Lamomea yang berada di sekitar Lapangan Udara Kendari II juga dapat dimanfaatkan oleh Jepang sebagai perlindungan dalam kondisi terdesak. Sungai tersebut mengalir dari arah Pegunungan Boroboro. Wilayah utara dan timurnya ditutupi oleh vegetasi berupa hutan berbukit dan hutan belukar. Dalam skala yang lebih luas, Lapangan Udara Kendari II sebelah utara cenderung ditutupi oleh gugusan pegunungan yang cukup tinggi. Dari arah tenggara, posisi Pulau Buton yang memiliki ketinggian 3.904 kaki dan Pulau Kabaena yang memiliki ketinggian 5.150 kaki, menjadikan lokasi ini sangat strategis dan menjadikan pulau-pulau sekitarnya sebagai kamufase yang sangat efektif (Section, 1945). Lebih lanjut, selain ditutupi oleh pulau-pulau yang lebih tinggi di sekitarnya, lokasi ini juga pada dasarnya tidak memiliki jalur transportasi darat yang cukup signifikan. Jalur transportasi darat hanya dapat ditempuh dengan melakukan pendakian gunung yang cukup intensif yang mengelilingi lokasi bandara ini. Begitu juga dengan jalur laut, jalur laut hanya tersedia melalui Teluk Kendari yang berikutnya disambung dengan menggunakan jalur darat yang tentunya juga harus melintasi pegunungan intensif dan cukup menyulitkan. Oleh karena itu, lokasi Lapangan Udara Kendari II sangat strategis sebagai sebuah lapangan udara untuk infrastruktur pengamanan dari serangan musuh (Untarti et al., 2016).

Lapangan Udara Kendari II merupakan salah satu lapangan udara yang memiliki lokasi strategis yang pernah dibangun oleh pemerintah

Hindia Belanda. Hal ini didukung oleh USAAF (Amerika U.S Army Air Forces) yang menganggap Lapangan Udara Kendari II merupakan lapangan udara yang jauh lebih bagus dibanding dengan lapangan udara yang berada di Samarinda. Lapangan udara ini mampu menampung 35 pesawat pengebom. Medan atau lanskap udara di lokasi ini juga sangat bagus untuk melakukan pengejaran terhadap pesawat tempur musuh. Konstruksi bangunan tempat tinggal yang juga didukung oleh luasnya areal bandara ini menjadikan lokasi ini sangat bagus sebagai pertahanan (Untarti et al., 2016).

Kedua, hubungan Lapangan Udara Kendari II dengan bangunan disekitarnya. Di situs Lapangan Udara Kendari II terdapat bangunan bunker, gudang amunisi, revetment, struktur bangunan dan jembatan. Pembangunan bangunan dan pemanfaatannya dalam kawasan Lapangan Udara Kendari II telah terjadi sejak Belanda menguasai wilayah Kendari. Hal ini karena pada dasarnya kawasan ini merupakan kawasan yang dibangun oleh Belanda sebagai tempat kekuasaan militer udaranya di wilayah Kendari, sehingga pembangunannya berfungsi sesuai dengan kebutuhan pemerintah Belanda pada masa itu. Namun ketika Jepang menguasai wilayah Kendari, pembangunan infrastruktur dilakukan diberbagai tempat di wilayah Kendari, termasuk wilayah kawasan situs Lapangan Udara Kendari II (Hayunira, 2013b).

Untuk mempertahankan Lapangan Udara Kendari II yang telah dikuasai, Jepang membangun sejumlah bangunan dan struktur perlindungan di sekitar area-area aktivitas utama lapangan udara. Salah satu jenis bangunan perlindungan yang berada di sekitar Lapangan Udara Kendari II adalah bunker. Kehadiran bunker juga sekaligus untuk menjamin perlindungan dari serangan udara sekutu. Dari hasil penelitian terdahulu, diketahui terdapat 56 bunker anti serangan udara (anti-air raid). Bunker-bunker tersebut selalu berasosiasi dengan sisa-sisa struktur/bangunan lain. Penempatan tersebut bertujuan untuk memudahkan personil menemukan tempat perlindungan ketika terjadi serangan udara. Bangunan perlindungan lainnya ialah revetment pesawat pembom dan tempur yang tersebar di

sisi utara dan barat lapangan udara. Penempatan revetment pesawat bomber di sekitar Lapangan Udara Kendari II diduga bermaksud meminimalisir kerusakan yang berlebihan jika terjadinya serangan udara dari sekutu sebagaimana fungsi revetment (Untarti et al., 2016). Gudang amunisi berfungsi sebagai gudang persenjataan alat berat dan gudang persenjataan kecil. Selain itu berdasarkan keletakannya, diduga gudang amunisi juga dijadikan sebagai pertahanan lapangan udara karena keletakannya di sepanjang jalan di ujung lapangan udara, berada di dataran lebih tinggi yang salah satu gudang amunisi langsung dapat melihat landasan udara dengan jelas, dan ditemukannya bekas-bekas tembakan di dinding gudang amunisi bagian luar yang mengindikasikan bahwa terjadi penyerangan pada gudang-gudang amunisi tersebut. Sedangkan untuk tinggalan bangunan lainnya, mengindikasikan sebagai fasilitas pemukiman tentara Jepang yang mempertahankan Lapangan Udara Kendari II (Hayunira, 2013b).

PENUTUP

Lapangan Udara Kendari II merupakan salah satu lapangan udara yang dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda dengan kondisi lokasi yang strategis dan lanskap yang sangat mendukung. Tidak cukup membangun lapangan udara, pemerintah Hindia Belanda juga membangun berbagai infrastruktur militer lainnya sebagai penunjang keberadaan Lapangan Udara Kendari II. Kemudian, Jepang yang menunjukkan eksistensinya pada masa Perang Pasifik melakukan ekspansi militernya ke berbagai wilayah di Indonesia. Ekspansi militer Jepang di Kendari berhasil merebut Lapangan Udara Kendari II dari pihak pemerintah Hindia Belanda. Jepang melihat situs ini sebagai lokasi yang strategis untuk mendukung strategi perang yang mereka jalankan. Oleh karena itu, untuk mempertahankan Lapangan Udara Kendari II dari serangan sekutu, Jepang membangun berbagai infrastruktur di sekitar Lapangan Udara Kendari II.

Situs Lapangan Udara Kendari II memiliki sumber daya arkeologi yang melimpah, karena selain keberadaan Lapangan Udara Kendari II

itu sendiri, diikuti juga dengan kehadiran bangunan-bangunan lainnya, seperti bunker, gudang amunisi, revetment, struktur jembatan dan bangunan.

Hasil berbagai penelitian terdahulu menunjukkan bahwa lanskap arkeologi dalam perspektif prosesual mampu memberikan eksplanasi hubungan-hubungan yang bersifat materialistis, yaitu hubungan Lapangan Udara Kendari II dengan bentang lahan di sekitarnya, seperti gunung atau bukit dan hubungan Lapangan Udara Kendari II dengan bangunan-bangunan yang ada disekitarnya, seperti bunker, revetment, gudang amunisi, dan struktur bangunan dan jembatan.

Berdasarkan integrasi kajian lanskap dan paradigma prosesual, dan dengan melihat kondisi lanskap situs Lapangan Udara Kendari II yang strategis, maka rasanya tidak cukup bila melihat lanskap Lapangan Udara Kendari II hanya dengan perspektif prosesual. Oleh karena itu, data dari hasil eksplanasi prosesual dalam membaca lanskap dapat dilengkapi dengan menggunakan perspektif pasca-prosesual.

DAFTAR PUSTAKA

- Anschuetz, K., Wilshusen, R., & Scheick, C. (2001). An Archaeology of Landscapes: Perspectives and Directions. *Journal of Archaeological Research*, 9(2), 157–211. <https://doi.org/10.1023/A:1016621326415>
- Branton, N. (2009). Landscape Approaches in Historical Archaeology: The Archaeology of Places. In D. G. T. Majewski (Ed.), *International Handbook of Historical Archaeology*. Springer.
- Darvill, T. (2008). Pathways To A Panoramic Past: A Brief History Of Landscape Archaeology In Europe. In B. David & J. Thomas (Eds.), *Handbook Of Landscape Archaeology* (first). Routledge.
- Daud A. Tanudirjo. (2019). Kuasa Makna Perspektif Baru Dalam Arkeologi Indonesia (D. A. Tanudirjo, Ed.). Departemen Arkeologi Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada.

- David, B., & Thomas, J. (2008). Handbook Of Landscape Archaeology. In Routledge (First). Routledge.
- Fagan, B. (2003). Archaeologists: Explorers of the human past. In Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents (Vol. 5, Issue 2). Oxford University Press.
- Fleming, A. (2006). Post-processual landscape archaeology: A critique. *Cambridge Archaeological Journal*, 16(3), 267–280. <https://doi.org/10.1017/S0959774306000163>
- Gosden, C., & Head, L. (1994). Landscape - a usefully ambiguous concept. *Archaeology in Oceania*, 29(3), 113–116. <https://doi.org/10.1002/arco.1994.29.3.113>
- Greene, K., & Moore, T. (2010). *Archaeology: An Introduction* (Fifth edit). Routledge.
- Hayunira, S. (2013). Masa Pendudukan Jepang di Kendari: Interpretasi Terhadap Tinggalan Bangunan Jepang di Kawasan TNI AU Ranomeeto, Konawe Selatan [Unpublished]. Universitas Hasanuddin.
- Hodder, I. (2005). Post-Processual And Interpretive Archaeology. In C. Renfrew & P. Bahn (Eds.), *Archaeology: The Key Concepts* (pp. 155–159). Routledge.
- Hodder, I., & Hutson, S. (2003). *Reading The Past: Current Approaches to Interpretation in Archaeology* (Third). Cambridge University Press.
- Ihsan, N. (2019). Dari Artefak Ke Biografi Ruang: Perspektif Biografis Dalam Membaca Perkembangan Lanskap Kota. *Tumotowa*, 2(2), 72–81.
- Johnson, M. (2005). Thinking About Landscape. In C. Renfrew & P. Bahn (Eds.), *Archaeology: The Key Concepts* (pp. 116–119). Routledge.
- Johnson, M. (2008). Ideas of Landscape. In *Ideas of Landscape* (first). Blackwell. <https://doi.org/10.1002/9780470773680>
- Keling, G. (2021). Arkeologi Lanskap: Identifikasi Kawasan Tamblingan Sebagai Permukiman. *Berkala Arkeologi Sangkhakala*, 24(1), 31–43. <https://doi.org/10.24832/bas.v24i1.430>
- Kelly, R. L., & Thomas, D. H. (2014). *Archaeology: Down To Earth* (fifth). Wadsworth Cengage Learning.
- Penelitian, T. (2012). Jejak-Jejak Sejarah Kebudayaan Sulawesi Tenggara Daratan. Balai Arkeologi Sulawesi Selatan.
- Riyanto, E. D. (2018). Identifikasi Tinggalan Bunker Pertahanan Militer Jepang Di Kecamatan Ranomeeto Kabupaten Konawe Selatan. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Halu Oleo.
- Sabloff, J. (2005). Processual Archaeology. In C. Renfrew & P. Bahn (Eds.), *Archaeology: The Key Concepts* (pp. 159–164). Routledge.
- Safitri, L. E. (2021). Lanskap Arkeologi Situs Gosari-Gresik dalam Perspektif Prosesual dan Pasca-Prosesual. *SULUK: Jurnal Bahasa, Sastra, Dan Budaya*, 3(1), 23–33. <https://doi.org/10.15642/suluk.2021.3.1.23-33>
- Section, A. G. (1945). Southwest Pacific Area Terrain Study Kendari (Issue 107).
- Shanks, M., & Tilley, C. (1992). *Re-Constructing Archaeology Theory and Practice* (Second). Routledge.
- Sunarto. (2017). Analisis Nilai Penting Dalam Upaya Pelestarian Sumberdaya Arkeologi Di Kawasan Pangkalan Militer TNI AU HaluOleo Desa Ranomeeto Kabupaten Konawe Selatan. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Halu Oleo.
- Tanudirjo, D. A., Yuwono, J. S. E., & Adi, A. M. W. (2019). Lanskap Spritual Situs Liyangan. *Berkala Arkeologi*, 39(2), 97–120. <https://doi.org/10.30883/jba.v39i2.474>
- Untarti, D. P., Sulaeman, Abd. R., Nasihin, Ihsan, N., Suseno, S., Hayunira, S., Mahmud, I., Hakim, B., Mansyur, S., Sardi, R., & Suryatman. (2016). Studi

Arkeologi Historis Situs Lapangan Udara
Kendari II.

Yuwono, J. S. E. (2007). Kontribusi Aplikasi Sistem Informasi Geografis (SIG) Dalam Berbagai Skala Kajian Arkeologi Lanskap. *Berkala Arkeologi*, 27(2), 107–136.