

Ekosistem Wisata Budaya Perahu Pinisi

Perahu pinisi yang kita kenal dewasa ini, merupakan salah satu jenis sarana transportasi laut yang hadir sebagai sebuah karya anak bangsa yang berlatar suku bangsa Bugis Makassar, tepatnya bermukim di Bulukumba, khususnya di Kecamatan Bonto Bahari. Pusat perkembangan pinisi ada pada Kampung Ara, Tanah Beru, Tanah Lema, dan Bira. Karya budaya ini pada tahun 2017, dianugrahi piagam penghargaan oleh manajemen Unesco sebagai karya 115 budaya berkelas dunia.

Sebagai karya budaya yang monumental, didalamnya tersirat beragam unsur kesejarahan, termasuk unsur budaya, seperti sejarah yang melatari keberadaannya, memuat fungsinya, terdapat kelompok orang yang bertahan untuk memajukannya, disebut panrita lopi. Agar karya ini tidak berhenti pada titik penerimaan anugrah, maka sebagai pemerhati karya ini, pemerintah dan masyarakat selalu menjaga kelestariannya sehingga generasi penerus dapat



POLITEKNIK PARIWISATA
MAKASSAR
2021

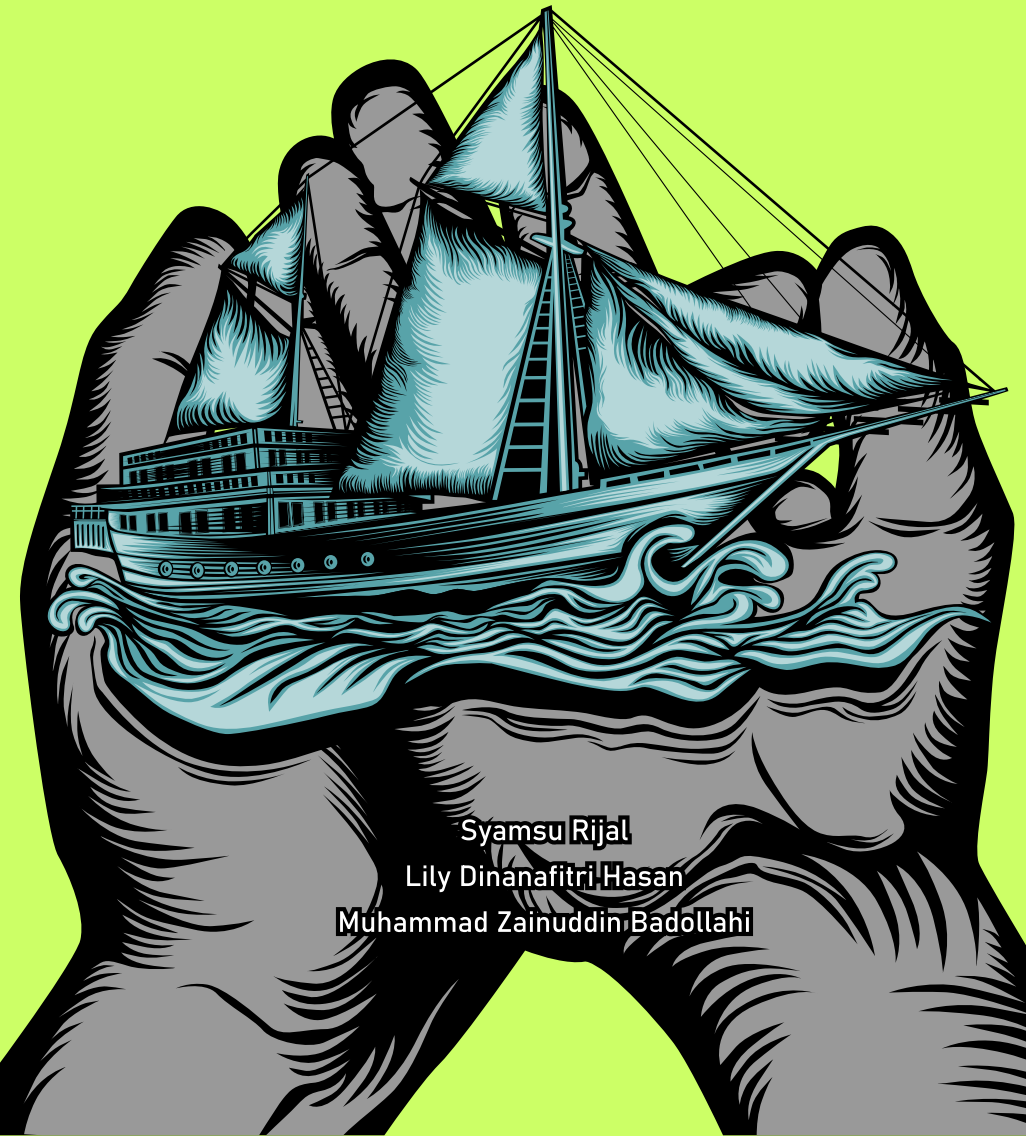


POLITEKNIK PARIWISATA
MAKASSAR
2021



Ekosistem Wisata Budaya Perahu Pinisi

“Melalui Kearifan Lokal Kita Bangkitkan Wisata Budaya”



Syamsu Rijal
Lily Dinanfitri Hasan
Muhammad Zainuddin Badollahi

EKOSISTEM WISATA BUDAYA PERAHU PINISI

Syamsu Rijal

Lily Dianafitri Hasan

Muhammad Zainuddin Badollahi

"Melalui Kearifan Lokal, Kami Bangkitkan Wisata Budaya"

Penerbit



POLITEKNIK PARIWISATA MAKASSAR

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 19 TAHUN 2002
TENTANG HAK CIPTA
PASAL 72
KETENTUAN PIDANA
SANKSI PELANGGARAN

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

EKOSISTEM WISATA

BUDAYA PERAHU PINISI

Penulis

Syamsu Rijal
Lily Dianafitri Hasan
Muhammad Zainuddin Badollahi

ISBN: 978-623-95958-2-1

Desain sampul dan Tata Letak

Ahmad Suthami Putra
Zulkifli Febrian

Penerbit



Politeknik Pariwisata Makassar

Editor : Andry Machmury

Jalan Gunung Rinjani, Kota Mandiri Tanjung Bunga

Kota Makassar, Sulawesi-Selatan 90224

Email: email@poltekparmakassar.ac.id

Pencetakan Pertama, Januari 2021

vii + 164 pp.; 16 cm x 24 cm

Semua hak dilindungi undang-undang.

*Dilarang mereproduksi makalah ini dalam bentuk
dan dengan cara apa pun tanpa izin tertulis dari penulis dan penerbit.*



SAMBUTAN

DIREKTUR POLITEKNIK PARIWISATA MAKASSAR

Segala puji bagi Allah Salawat dan Salam Kepada Nabi Muhammad SAW sebagai panutan bagi manusia dalam beraktivitas.

Pengembangan SDM unggul dan berdaya saing merupakan komitmen Politeknik Pariwisata Makassar. Berbagai upaya dilakukan untuk mencapai tujuan pembangunan tersebut, salah satunya dengan mendorong untuk menghasilkan karya tulis.

Penulisan buku merupakan salah satu peran Politeknik Pariwisata Makassar dalam menghasilkan sumber daya manusia dan berdaya saing. Segala informasi buku ini diharapkan dapat merujuk para peneliti sebagai referensi pengetahuan tentang Ekosistem Wisata Budaya Perahu Pinisi di Bulukumba, Sulawesi-Selatan.

Politeknik Pariwisata Makassar menyampaikan apresiasi yang tinggi kepada penulis yang telah menghasilkan karya ilmiah dalam bentuk buku yang berguna.

Makassar, Januari 2021

Drs. Muhammad Arifin, M.Pd

KATA PENGANTAR

Pujian dan rasa syukur kita mendaki ke hadira Tuhan Yang Maha Esa, berkatnya sebuah buku berjudul “Ekosistem Wisata Budaya Perahu Pinisi” dapat terwujud apa adanya.

Tujuan utama buku ini adalah untuk mengatasi kurangnya buku referensi tentang ekosistem wisata budaya, terutama pada budaya pada perahu Pinisi untuk para peneliti dan pembaca.

Buku ini menggambarkan ekosistem budaya perahu Pinisi Kabupaten Bulukumba Provinsi Sulawesi-Selatan, khususnya pada Sejarah, Budaya, Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat.

Ketidaksempurnaan dalam buku ini, semua kritik dan saran yang dapat meningkatkan buku ini menjadi lebih baik yang kita harapkan.

Akhirnya, dengan mengucapkan terima kasih kepada semua orang yang telah membantu mewujudkan impian penerbitan buku ini, yang telah menginspirasi dan memotivasi. Tak lupa pula kami sebagai penulis buku ini menyampaikan terima kasih kepada rekan-rekan sesama peneliti, pengajar/dosen di Politeknik Pariwisata Makassar, khususnya rekan-rekan Xavier Consultant, Lakawan Institut dan tidak lupa kami berterima kasih kepada penerbit P3M-Politeknik Pariwisata Makassar dan Pacebo Digital Tourism yang bersedia mendisain cover buku ini. Semoga buku ini memiliki manfaat untuk kita semua.

Wassalam

Makassar, Januari 2021

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
SAMBUTAN	
DIREKTUR POLITEKNIK PARIWISATA MAKASSAR	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PINISI: WARISAN BUDAYA	 1
A. Latar belakang	1
B. Ekosistem Wisata Budaya: Pembangunan Berkelanjutan ..	24
C. Pinisi: Wisata Budaya Mendunia	28
 BAB II PINISI: PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI	 37
A. Sejarah Melatari Perahu Pinisi	37
B. Pembuatan Perahu Pinisi	59
C. Peluncuran Perahu Pinisi	65
 BAB III PINISI: KEBERLANJUTAN DAN FUNGSI	 73
A. Perahu Pinisi dan Masanya	73
B. Fungsi Perahu Pinisi	84
1. Fungsi Religi Perahu Pinisi	87
2. Fungsi Ekonomi Perahu Pinisi	89
3. Fungsi Wisata Perahu Phinsi	91
 BAB IV PINISI: PANRITA LOPI	 93
A. <i>Panrita Lopi</i>	93
B. Pengetahuan Lokal <i>Panrita Lopi</i>	96
1. Pengetahuan Pengadaan Bahan Baku	101
2. Pengetahuan Pekerjaan Membuat Perahu	103
3. Pengetahuan Pluncuran Perahu	106
4. Pewarisan Pengetahuan <i>Panrita Lopi</i>	108

BAB V EKOSISTEM PINISI: PERAN PELESTARIAN PERAHU	110
A. Peran Pemerintah Daerah	110
1. Festival Pinisi	113
2. Penerimaan Sertifikat Pinisi dari UNESCO	122
3. Penyerahan Miniatur Pinisi	123
4. Pemodalan Pinisi	124
5. PERDA Pelestarian Perahu Pinisi	126
6. Membangun Museum Pinisi	128
B. Peran Pemerintah Provinsi Sulawesi-Selatan	129
1. Expo 1986 di Vamcover Kanada	129
2. Mengusulkan Pinisi sebagai WBTB ke UNESCO	131
C. Peran Masyarakat	132
1. Pembuat perahu	132
2. Usaha Sovenir	136
3. Tim Ekspedisi Pinisi Bhakti Nusa	137
 BAB VI PINISI: BENTUK KERJASAMA DAN SISTEM BAGI HASIL	139
A. Investasi Perahu Pinisi	140
B. Sistem Bagi Hasil Pembuatan Perahu Pinisi	144
 PENUTUP	150
DAFTAR PUSTAKA	151
IDENTITAS PENULIS	154



BAB I

PINISI: WARISAN BUDAYA

A. Latar Belakang



Foto: Model Atraksi Budaya Pinisi

Hadirnya suatu daerah adalah suatu keniscayaan dari Yang Maha Kuasa, tumbuh dan berkembang hingga punahnya suatu daerah juga sangat tergantung pada kondisi alam dan seluruh habitat yang mendiaminya, termasuk manusia. Di seluruh belahan dunia ini beberapa tempat yang tercatat pernah atau masih dihuni oleh manusia, saat ini menampilkan kondisi yang sangat beragam, beberapa diantaranya ada yang mengalami perkembangan budaya,

ada pula yang tampak menghadapi pengerusan bahkan telah mengalami kepunahan sekalipun. Bukti-bukti yang masih tersisa, catatan kesejarahan, dan informasi lisan (cerita rakyat) dari masyarakat dirimpun menjadi sumber-sumber informasi dalam mengkaji dan menelisik kembali potensi dari hasil budaya suatu daerah.

Setiap daerah yang satu dengan yang lainnya, dulu dan yang sekarang memiliki tatanan hidup yang berbeda, karakter bahkan identitas yang mungkin berbeda pula, budaya menjadi perekat antar kesenjangan yang ada baik antara satu daerah dan antar generasi, disinilah manfaat perlu di infentarisasi, dipelajari dan dipahami sebagai khasanah kekayaan bangsa juga sebagai media refleksi dalam membangun peradaban manusia yang lebih beradab. Saat ini memang tidak mudah untuk memperoleh data aktual terkait kesejarahan dan budaya lokal yang tersirat dalam aktifitas hingga cerita-cerita masyarakat, namun hal itu bukan halangan sebab akan menjadi lebih sulit lagi jika harus melakukan pembangunan tanpa data, faktanya beberapa pembangunan tanpa data kerap menimbulkan masalah baru.

Suatu paradigma berfikir dalam kenyataan kekinian telah menempatkan wacana dalam konteks kebudayaan tidak lagi hanya untuk kepentingan masa lalu, tetapi justru berbicara dalam konteks masa akan datang. Wacana tersebut setidaknya melahirkan suatu model kajian kebudayaan dalam perspektif yang lebih luas lagi, dengan harapan bahwa kebudayaan kelak tidak lagi dipandang

sebagai suatu entitas yang mencitrakan masa lalu, namun lebih yang kemudian menjadi bias dalam kacamatan kekinian, untuk merancang dan menentukan gagasan-gagasan yang tepat pada setiap kebijakan yang arif.

Sementara itu dalam perkembangan zaman, pariwisata kini menjadi komunitas jasa yang cukup menjanjikan, menawarkan kepuasan hati bagi para penikmatnya (wisatawan), dalam Spallane J (1987 :21) menjelaskan bahwa Pariwisata adalah suatu perjalanan dari satu tempat ketempat yang lain, bersifat sementara, dilakukan pereorangan atau sekelompok orang sebagai usaha mencari keseimbangan atau keserasian dan kebahagiaan dengan lingkup hidup dalam dimensi ilmu, sosial, budaya, dan alam. Sebagaimana yang disebut dalam pengertian tersebut pariwisata tidak hanya terbatas pada dimensi alam saja, tidak hanya pada kebudayaan saja, namun aspek sosial dan keilmuan juga menjadi dimensi dalam tujuan berwisata. Menariknya, eksplorasi dari berbagai macam aktifitas budaya menjadikannya sebagai aktualisasi hingga timbulnya dari seluruh aspek dalam pengembangannya agar lebih memberi manfaat bagi manusia itu sendiri dan generasinya.

Pengembangan pariwisata nusantara dilaksanakan sejalan dengan upaya memupuk rasa cinta tanah air dan bangsa, serta menanamkan jiwa, semangat dan nilai-nilai luhur bangsa dalam rangka lebih memperkuat persatuan dan kesatuan nasional, terutama dalam bentuk penggalakkan pariwisata remaja dan pemuda dengan lebih meningkatkan kemudahan dalam memperoleh

pelayanan kepariwisataan. Daya tarik Indonesia sebagai negara tujuan wisatamancanegara perlu ditingkatkan melalui upaya pemeliharaan benda dan khasanah bersejarah yang menggambarkan ketinggian budaya dan kebesaran bangsa, serta didukung dengan promosi memikat.

Ekosistem pariwisata tersebut mampu menghasilkan devisa dan dapat pula digunakan sebagai sarana untuk menyerap tenaga kerja sehingga dapat mengurangi angka pengangguran dan meningkatkan angka kesempatan kerja. Pengembangan dan pendayagunaan pariwisata secara optimal mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi, mempertimbangkan hal tersebut maka penanganan yang baik sangat diperlukan dalam upaya pengembangan obyek-obyek wisata.

Keingintahuan manusia, khususnya orang berpendidikan tinggi terhadap suatu keunikan budaya, ikut mendorong tumbuhnya laju pariwisata. Keingintahuan sekedar untuk mengetahui, bahkan mempelajari sesuatu yang baru, meningkat signifikan. Karena itu apresiasi terhadap keunikan budaya, termasuk benda-benda dan situs sejarah semakin tinggi. Bahkan dalam hal-hal tertentu segmen wisata berpendidikan tinggi, sangat kritis menilai keunikan, budaya, atau apa saja yang mereka saksikan di daerah tujuan wisata.

Industri pariwisata menjadi katalisator pembangunan ekonomi, sesungguhnya tidak terlepas dari akibat ganda yang ditimbulkan oleh aktifitas kepariwisataan itu sendiri (*multiplier*

effect), khususnya bagi negara-negara “*tourist receiving countries*”. *Multiplier effect* tersebut berupa : (1) *tourist multiplier*, (2) *investment multiplier*, (3) *foreign trade multiplier*. (Yoeti, 1985).

Pergeseran kecenderungan pariwisata internasional, yang lebih banyak disebabkan oleh gaya hidup (*life style*) di negara asal wisatawan (*tourist generating countries*). Beberapa kecenderungan pasar diantaranya adalah adanya perubahan dari *Mass Tourism* ke *Niche Tourism*, yaitu kecenderungan melakukan perjalanan wisata secara massal menjadi perjalanan wisata secara individu dengan trend lebih ingin melihat dan menyaksikan obyek dan atraksi wisata minat khusus (*special interest*) dan pariwisata berwawasan lingkungan (*Ecotourism*). Dalam ekowisata terdapat keterpaduan antara daya tarik unsur sumberdaya alam dengan pemandangan budaya lokal.

Kawasan Timur Indonesia kaya akan bentang alam berupa pantai dan pulau-pulau yang eksotik dengan pesona bawah laut, serta pemandangan tradisi budaya lokal, yang sesungguhnya memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi atraksi wisata bahari. Sudah barang tentu, ini dapat menunjang daerah tersebut sebagai daerah tujuan wisata terkemuka serta dikenal secara nasional maupun internasional. Pada dasarnya sektor pariwisata dapat menunjang perkembangan suatu daerah, sekaligus merupakan upaya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat setempat. Namun demikian harus diakui, ada beberapa kendala pengembangan pariwisata yang umum terdapat di berbagai daerah, antara lain : (1) belum adanya

konsep yang sama tentang kepariwisataan dan menjadi prioritas untuk dikembangkan, (2) kebijakan yang mendukung pengembangan pariwisata masih tumpang tindih, (3) terbatasnya akses yang diperlukan dalam pengelolaan pariwisata, (4) rendahnya minat investor dalam pengelolaan pariwisata sebagai akibat kurangnya informasi tentang kepariwisataan, dan (5) terbatasnya peran serta masyarakat dalam pengembangan pariwisata.

Hal penting yang kurang diperhitungkan pembuat kebijakan, bahwa semua bentuk pemanfaatan, termasuk pemanfaatan secara terbuka, adalah rekonstruksi sosial budaya. Praktek pemanfaatan secara terbuka yang cenderung berlaku umum, karena itu, juga merupakan konstruksi sosial budaya, bukan fenomena alamiah semata. Pertanyaan penting, jika pada semua bentuk institusi kepemilikan (komunal, privat/individual, publik/negara) dan akses terbuka juga terjadi kerusakan lingkungan dan kemerosotan sumber daya, lalu bagaimana ini bisa terjadi ? Suatu pendapat (*these*) diajukan bahwa di belakang semua bentuk pemanfaatan sumber daya laut, seperti itu terdapat kekayaan sosial budaya berupa institusi sosial, pengetahuan, gagasan, keyakinan, nilai, perasaan, keinginan, maksud/tujuan, yang terpusat kepada pemenuhan kebutuhan-kebutuhan (jangka pendek atau jangka panjang) atau cita-cita, sebagai penentu dan pembimbing perilaku penggunaanya sehari-hari.

Terlepas dari pengkategorian serta pengklasifikasian tentang pulau sebagaimana diungkapkan sebelumnya, menurut Soerjani dkk

(1987), lingkungan laut dalam tata kelola juga dibagi dalam tiga zona, yaitu: (1) Zona Perairan Nusantara (ZPN) dengan luas sekitar 2,8 juta km²; (2) Zona Perairan Teritorial (ZPT) dengan luas sekitar 0,3 juta km²; dan (3) Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan luas sekitar 2,7 juta. Ketiga pembagian zona laut inilah yang dijadikan masyarakat dalam beraktivitas, berdasarkan kebutuhan, ada zona yang digunakan sebagai area pencaharian sekaligus penangkapan bagi para kelompok masyarakat yang berprofesi sebagai nelayan, ada zona laut yang dijadikan area pelayaran atau lalu lintas pelayaran, dan ada zona khusus dijadikan tempat menggali sumberdaya minyak dan gas (MIGAS). Kesemua zona lingkungan laut sebagaimana digambarkan sebelumnya sudah menjadi ketentuan, agar masyarakat dalam mengelola sekaligus memanfaatkannya tetap dalam kaidah-kaidah atau norma-norma hukum laut yang berlaku.

Selain persoalan dukungan lingkungan alam laut sehingga Indonesia menyandang Negara Maritim, masyarakat Indonesia pun sejak dahulu kala dikenal sebagai kelompok masyarakat pencinta laut. Bahkan ditunjukkan pula dalam banyak tulisan (pendapat) yang mengatakan, bahwa ada beberapa kelompok suku bangsa yang tersebar di Indonesia yang digelar sebagai pelaut ulung. Pemberian julukan pelaut ulung terhadap suku bangsa dimaksud, yaitu suku bangsa Bugis, Makassar, Mandar, Buton, Madura, dan Bajo sudah merupakan sesuatu yang tidak bisa dipungkiri oleh karena masing-masing kelompok suku bangsa tersebut telah membuktikan dirinya dalam berbagai bentuk aktivitas terkait dengan kehidupan laut. Seperti halnya orang Bugis-Makassar dengan perahu Pinisinya

mampu melakukan perdagangan antara pulau.

Begitulah gambaran terkait dengan masyarakat Indonesia yang dijuluki sebagai masyarakat maritim. Posisinya sebagai masyarakat maritim, melahirkan sebuah semboyan yang hingga saat ini tetap disuarakan, dengan bahasa yang digubah sebagai sebuah lagu, yaitu Nenek Moyang Ku Orang Pelaut. Semboyan ini menandakan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia adalah pelaut. Pelaut dimaksud ini bisa diartikan dalam banyak persepsi, dalam arti laut adalah segala-galanya artinya sebagai ruang produksi atau tempat mencari pemenuhan kebutuhan hidup, laut sebagai lalulintas perairan, laut sebagai penyuplai segala rupa kebutuhan manusia, khusus beragam jenis ikan dan biota laut sejenisnya, termasuk pemenuhan manusia akan minyak bumi dan gas (MIGAS).

Kekuatan lain yang dapat dijadikan sebuah bukti bahwa pendahulu bangsa Indonesia adalah pelaut, masih ditemukannya beragam alat tangkap dan alat bantu tangkap, seperti alat tangkap pancing, pukat/jaring, *gae*, bubu, dan masih banyak jenis yang lainnya yang tersebar pada masing-masing kelompok suku bangsa pendukungnya. Termasuk di bidang transportasi laut, masyarakat Indonesia juga kaya akan keberagaman model dan peruntukannya, seperti yang kita kenal dan masih temukan bertebaran khususnya di permukiman pesisir atau pada masyarakat nelayan, seperti di antaranya *lepa-lepa* atau *biseang* (bahasa lokal) yang berarti sampan, *jo'loro*, *katinting*, *sandeq*, *paddewakkang*, *apalari*, termasuk Pinisi yang dijadikan sasaran bahasan dalam tulisan ini, dan masih banyak

jenis Perahu lainnya yang mungkin sampai saat ini belum dikaji para ahli.

Tetapi semua apa yang digambarkan sebelumnya, mulai dari luas hamparan laut dan panjang garis pantainya serta potensi kandungan alam laut yang menjadi sumber kehidupan bagi manusia, termasuk bukti fisik ditemukannya beragam karya-karya leluhur terkait dengan kegiatan kemaritiman dan bahari sebagaimana digambarkan sebelumnya, menjadi sebuah dasar pembuktian kuat, bahwa Indonesia adalah negara maritim, yaitu sebuah Negara yang terbangun dari luasnya hamparan laut di mana masyarakat tumbuh dan berkembang dengan aktifitas kemaritiman dan kebaharian.

Dalam tulisan (Hamid, 2020) dikatakannya mengandung tiga pengertian, yaitu: pertama, dahulu kala/kuno/bertuah; kedua, indah/elok sekali; dan *ketiga*, mengenai laut. Makna dari kata zaman dahulu kita memiliki kisah yang indah (kejayaan) dilaut, dalam bahasa Bung Karno, sebagai Bangsa Samudra. Semangat ini terpatrit dalam slogan TNI AL, *Lalesveva Jayamahe* (justru di laut kita Jaya). Lanjut dikatakan dengan menyitir Pidato Joko Widodo pada tanggal 20 oktober 2014, yang mengatakan perlu dikembalikan sebagai identitas bangsa Indonesia. Semangat itu melahirkan visi politik untuk mewujudkan kembali Indonesia sebagai Negara Maritim. Ketika kita mencermati kondisi Negara kita yang terbentang dari Sabang hingga Maroke dan dari pulau Rote ke Miangas, maka pernyataan-pernyataan memang perlu disikapi bersama, bahwa Indonesia adalah Negara maritim.

Terlepas dari semua apa yang digambarkan sebelumnya, satu aspek yang menjadi penting terkait dengan tulisan ini adalah masalah sarana transportasi laut. Sebab kita ketahui bahwa pelaut-pelaut kita dahulu kala telah menciptakan sarana transportasi laut berdasarkan apa yang menjadi kebutuhannya. Seperti ada yang digunakan sebagai Perahu/perahu bagi nelayan untuk mencari sekaligus menangkap ikan dan biota laut sejenisnya, ada yang digunakan khusus untuk berdagang antar pulau, dan ada yang digunakan sebagai sarana transportasi lalu lintas laut bagi masyarakat pendukungnya.

Karya-karya sepeninggal orang-orang pendahulu yang lazim dengan sebutan karya budaya perlu dijaga, dipelihara dan dilestarikan oleh karena merupakan identitas atau jati diri dan karakter bangsa. Ini dilakukan karena semua yang dimaksud menjadi cerminan atau semua identitas diri sebuah bangsa dan masyarakat. Artinya, karya-karya yang diciptakan orang pendahulu kita perlu mendapat perhatian serius, oleh karena karya tersebut menjadi pencitraan kita dan bangsa Indonesia secara menyeluruh, bahkan dunia sekalipun. Dikatan seperti ini oleh karena setiap karya didalamnya terkandung makna dan nilai yang perlu dijadikan tolak ukur dalam memaknai nilai apa sebenarnya yang tersirat di dalamnya. Seperti halnya dalam melihat perahu Pinisi sebagai sebuah sarana transportasi tradisional, walaupun terlihat dirancang dengan kesederhanaannya, tetapi kehadirannya mengungkap nilai histori, nilai kebersamaan (gotong royong), nilai kejujuran, dan masih banyak nilai-nilai (*value*) lainnya.

Olehnya itu, ketika kita mencermati pentingnya sebuah karya itu dipertahankan dan dijaga kelestariannya, maka ada satu karya leluhur Bugis-Makassar yang pada tahun 2017 oleh Badan Dunia UNESCO menganugrahi sebagai karya budaya dunia. Karya budaya yang disebutnya “Perahu Pinisi”. Jenis Perahu ini adalah karya budaya masyarakat pesisir di Bulukumba. Dengan penghargaan ini tentu diharapkan kedepan karya ini tidak hanya berhenti pada titik penandaan penghargaan itu saja. Tetapi yang menjadi terpenting adalah bagaimana setelah penganugrahan karya ini. Artinya, diperlukan bagaimana keberlanjutan karya budaya Perahu Pinisi yang sudah bukan lagi hanya milik masyarakat Bulukumba, masyarakat Sulawesi Selatan, Masyarakat Indonesia, bahkan bukan lagi milik orang Bugis-Makassar, tetapi karya budaya Perahu Pinisi sudah menjadi warisan budaya dunia.

Lahir pertanyaan mendasar, bagaimana perahu Pinisi ini bisa menjadi sebuah karya yang tidak terlupakan para generasi belakangan karena kemampuannya berlayar dengan mengarumi samudera luas yang penuh dengan resiko akibat ganas dan tingginya gelombang air laut yang sewaktu-waktu dapat mengancam keselamatan jiwa para navigasi yang terlibat. Untuk itu dalam usaha melihat apa yang menjadi keinginan kita, agar karya budaya Perahu Pinisi tetap menjadi karya yang monumental sebagai pencitraan bangsa, maka diperlukan sebuah solusi mendasar, dan salah satu cara adalah diperlukan kajian-kajian dengan melihat dalam berbagai sudut pandang.

Sulawesi Selatan merupakan salah satu provinsi yang berkedudukan di Kawasan Timur Indonesia. Posisi Sulawesi Selatan sangat strategi sebagai daerah penopang atau penyangga dalam membangun sektor kemaritiman di Indonesia. Persoalan kekuatan Sulawesi Selatan, bukan hanya melihat hamparan lautnya yang luas serta panjang bentangan pantainya. Tetapi Sulawesi Selatan dapat dikatakan meniatir Indonesia, jika kita melihat luas hamparan laut dan panjang bentangan pantainya yang terbentang dari ujung selatan hingga ujung barat.

Persoalan lain sehingga Sulawesi Selatan dikatakan menjadi salah satu daerah yang memiliki kekuatan penting dalam membangun sektor kemaritiman di Indonesia, adalah hadirnya beberapa karya budaya di bidang kemaritiman dan kebaharian sebagaimana digambarkan sebelumnya. Mulai dari alat tangkap dan alat bantu tangkap serta sarana transportasi laut yang cukup beragam. Bahkan dapat dikatakan karya- karya budaya bagi masyarakat pelaut Sulawesi Selatan, khususnya orang Bugis dan Makassar masih banyak kita bisa temukan di daerah persebaran masyarakat nelayan, bahkan masih terpelihara dan digunakan mencari nafkah, terutama dalam usaha mencari dan menangkap ikan dan berbagai biota laut sejenis lainnya.

Suku Bugis-Makassar sejak lama dikenal sebagai pelaut ulung, manusia kuat/ulet dan tahan uji diberbagai ruang kehidupan. Banyak data-data yang menguraikan kehebatan mereka dalam mengarungi laut dan samudera. Bahkan beberapa naskah menuliskan bahwa

pelaut Bugis mampu berlayar ke berbagai belahan dunia. Pelayaran historiknya tercatat sampai Vancouver di benua Amerika, benua Australia, Madagaskar di Afrika, dan benua lainnya. Catatan tersebut merupakan bukti keperkasaan pelaut suku Bugis-Makassar di wilayah maritim dunia. Dengan semboyan ***“Kualleangi Tallanga Natowalia”*** yang artinya “lebih kupilih Tenggelam (dilautan) dari pada harus kembali (ke-pantai)”, pelaut-pelaut Bugis mampu menaklukkan kerasnya lautan. Dan kini, perahu tradisional yang mengantarkan pelaut-pelaut ulung Bugis sekarang sudah diakui dunia sebagai warisan budaya tak benda.

Pada dasarnya perahu Pinisi merupakan alat transportasi laut untuk membawa barang-barang perniagaan serta penumpang antar pulau. Jenis perahu ini menjadi sangat terkenal karena bentuk dan kekuatannya dapat diandalkan untuk mengarungi lautan dalam jarak jauh. Perahu Pinisi adalah perahu tradisional berbahan dasar kayu yang dibuat dengan tingkat presisi sangat detail. Ahli-ahli pembuat perahu Pinisi atau dalam bahasa lokal disebut dengan *Panrita Lopi'* merupakan orang pilihan yang tidak sembarang orang mempunyai pengetahuan tentang pembuatan perahu Pinisi. Pengetahuan dan keahlian dalam membuat jenis perahu Pinisi merupakan ketrampilan yang diwariskan secara turun temurun, dari generasi ke generasi. Di Kabupaten Bulukumba aktifitas pembuatan perahu Pinisi ini sampai sekarang masih tetap ada.

Bulukumba merupakan salah satu kabupaten yang terletak diselatan Pulau Sulawesi, terkenal dengan industri perahu kayu

raksasa yang tersohor hingga kermanca negara, di sinilah perahu legendaris “Pinisi” itu dibuat oleh masyarakat lokal dengan menggunakan cara-cara tradisional, sejak dulu hingga sekarang telah memberikan nilai tambah sosial-ekonomi bagi masyarakat dan pemerintah daerah.

Eksistensi para pembuat perahu hingga saat ini pula yang menjadi alasan mengapa Kabupaten Bulukumba digelar sebagai **“Butta Panrita Lopi”** yang artinya bumi para pembuat perahu. Gelar yang disematkan inipun di jadikan sebagai slogan Kabupaten Bulukumba. Perahu Pinisi mendapat penghargaan dari UNESCO sebagai warisan budaya tak benda pada Bulan Desember 2017 lalu di Korea selatan, dikatakan “tidak benda” sebab memang bukan wujud perahu Pinisi-nya yang diakui oleh badan PBB yang khusus mengurus pendidikan, keilmuan dan kebudayaan ini, namun lebih kepada metode pembuatan perahu kayu yang tradisional syarat akan nilai-nilai budaya lokal dengan tinggat kekutan yang telah teruji tanpa mengurangi nilai estetika karyanya, proses pembuatan itu yang masih bertahan hingga kini.

Selain dikenal sebagai tempat para pembuat perahu, Bulukumba juga memiliki konstruksi alam yang indah dan beragam. Berdasarkan wilayahnya Kabupaten Bulukumba memiliki empat dimensi, yakni dataran tinggi pada kaki Gunung Bawakaraeng-Lompobattang, dataran rendah, pantai dan laut lepas. setiap wilayah ini memiliki ciri khas masing-masing baik itu kondisi alam dan kebudayaan masyarakatnya. Salah satu wilayah yang cukup terkenal

di Kabupaten ini dan kerap dikunjungi wisatawan yakni Pantai Bira, namun selain pantai bira ada beberapa tempat lain yang juga dapat menyajikan keindahan alam bahari yang tak kalah memukanya.

Salah satu diantara daerah yang memiliki potensi wisata tersebut terletak di Kecamatan Bonto Bahari yakni kelurahan Tanah Lemo, sebagai kelurahan dengan empat wilayah lingkungan, yaitu Lingkungan Tokambang, Tanah Lembang, Tarampang, dan Lemo-Lemo, didukung oleh kebudayaan lokal sebagai penopang dalam pengembangannya. Ibarat dua sisi mata uang yang berbeda namun tetap senilai, keindahan alam yang ditambah dengan keunikan budaya dan sejarah yang dimiliki tempat ini seolah memiliki daya tarik tersendiri, hamparan pasir putih yang indah, rimbun pepohonan, ribuan makam kuno, gundukan batu karang yang disinyalir merupakan serpihan bangunan benteng dimasa lalu, yang diperkuat dengan penemuan meriam-meriam dan ranjau laut berdiameter raksasa ditambah eksistensi pengrajin perahu yang masih bertahan hingga saat ini dan masih banyak lagi keunikan-keunikan lain yang dimiliki tempat ini seolah terus menimbulkan tanda tanya akan misteri dan potensi yang dimiliki oleh tanah lemo ini.

Beberapa alat tangkap dan alat bantu tangkap termasuk sarana transportasi laut yang diklaim sebagai karya budaya nelayan suku bangsa Bugis dan suku bangsa Makassar yang masih eksis digunakan mencari dan menangkap ikan dan biota laut lainnya, seperti di antaranya pancing/kail, pukot/jaring, bagang dalam berbagai tipe, jala, rumpong/*rompong*, serta beberapa jenis perahu

di antaranya, *lepa-lepa/biseang*, *jo'loro*, *katinting*, *paddewakkang*, termasuk perahu Pinisi tetap dijadikan sarana transportasi. Bahkan Sulawesi Selatan di bidang kemaritiman sejak dahulu sudah dikenal oleh karena dua suku bangsa besar yang merupakan penduduk asli, yaitu suku bangsa Bugis dan Makassar digolongkan sebagai suku bangsa berpredikat pelaut ulung.

Salah satu karya budaya yang monumental lahir dan hadir sebagai sebuah kebanggaan, bukan lagi di lingkungan masyarakat Bugis-Makassar, tetapi sudah mendunia, yaitu perahu Pinisi. Jenis Perahu ini tercipta lewat tangan-tangan kelompok masyarakat cerdas pandai, yang oleh masyarakat setempat, dalam hal ini masyarakat Bulukumba memberikan sapaan, yaitu "*Panrita Lopi*", artinya para ahli membuat Perahu.

Para *Panrita Lopi*' inilah yang hingga kita tetap dikenang, oleh karena mereka dalam berkarya tidak berhenti hanya pada daerah asalnya. Tetapi para *Panrita Lopi* ini terus berusaha mengembangkan hasil karyanya di mana pun mereka bertempat tinggal. Bukti karya mereka tetap berkembang ketika kami melakukan kajian-kajian terkait dengan kemaritiman di daerah lain, seperti di Tana Mandar dan di beberapa daerah di Sulawesi Tenggara, di pusat pembuatan perahu umumnya orang yang terlibat dalam mengerjakan perahu adalah orang-orang berasal dari Bulukumba, terutama orang berposisi sebagai pemimpin atau komando dalam pembuatan Perahu. Bahkan mereka tidak segan-segan mengatakan saya orang Ara-Bulukumba, yaitu sebuah kampung di mana masyarakatnya sejak

dahulu hingga kini hidup dan bekerja sebagai tukang pembuat Perahu. Mereka tidak ada pilihan lain untuk bekerja mencari nafkah kecuali bekerja dalam bidang pembuatan Perahu. Bahkan Kampung Ara merupakan salah satu daerah atau tempat yang menjadi awal kebangkitan dan diperkenalkannya jenis Perahu Pinisi di Sulawesi Selatan.

Kedua suku bangsa, yaitu Bugis dan Makassar, dalam catatan perjalanan hidupnya adalah dua suku bangsa yang gemar merantau, dan hampir tempat-tempat atau wilayah pengembangan dirinya lebih cenderung pada daerah pesisir pantai. Sebab laut baginya sudah dijadikan bagian dari hidupnya, walau tidak tertutup kemungkinannya ada juga sebahagian orang Bugis dan Makassar yang mengeluti sektor lain dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, seperti bertani, biro jasa, dan bekerja dan berusaha pada sektor lain.

Dua suku bangsa yang mayoritas di Sulawesi Selatan ini memang sejak dahulu kala memanfaatkan lingkungan alam laut sebagai sebuah ruang yang dapat ia jadikan sasaran pemenuhan kebutuhan hidupnya. Walau laut itu bukan sesuatu yang dianggap mudah dalam menaklukkannya. Laut yang menjadi ruang produksi bagi masyarakat nelayan, dalam memanfaatkan diperlukan strategi berdasarkan kondisinya. Apalgi dalam beberapa catatan, seperti hasil temuan (Lampe, 1989), yang mengatakan laut itu bersifat mendua, di mana sukar dimasuki untuk dijadikan objek kajian oleh karena musibah yang akan terlontar darinya adalah sesuatu yang datang tiba-tiba. Bahkan permukaannya terlihat merata, namun

kenyataannya ada yang bergelombang, ada yang tenang, ada yang kadar airnya asin dan ada pula yang tawar. Kesemua gambaran kondisi disebutkan ini menjadi karakteristik yang ada pada laut, yang bukan hanya sebagai ruang yang menyimpan hasil yang dapat dimanfaatkan manusia dalam menyambung hidupnya. Tetapi laut juga merupakan lalulintas perairan yang dapat menghubungkan manusia dari satu pulau ke pulau lainnya, dari satu tempat ke tempat lainnya, bahkan antar Negara dan benuapun.

Bahkan di Sulawesi Selatan, suku bangsa Bugis-Makassar khususnya yang ada di wilayah persebaran Bulukumba telah berkarya di bidang kemaritiman, yaitu dengan membangun sebuah Perahu yang mampu berlayar hingga ke beberapa Negara di benua Asia dan Eropah, hanya dengan mengandalkan Perahu Pinisi, yaitu jenis perahu yang berlayar mengarumi samudra luas dengan mengandal layar sebagai tenaga penggerak. Artinya, perahu Pinisi ini dirancang oleh para pendahulu sebagai sarana transportasi laut yang digunakan masyarakat untuk melakukan aktivitas perniagaan antar pulau satu dengan pulau lainnya di wilayah Indonesia, dengan membarter kebutuhan hasil bumi berdasarkan kebutuhan masing-masing kelompok masyarakat. Walau pada akhirnya para penggiat yang disebut *Panrita Lopi'*, melakukan eksperimen dengan beralayar ke berbagai Manca Negara menggunakan perahu Pinisi hasil rancangannya.

Bulukumba merupakan salah satu daerah tingkat II di Sulawesi Selatan. Letaknya berjarak tempuh sekitar 153 km arah ke

selatan dari Kota Makassar. Posisinya sebagai pintu gerbang yang menghubungkan Kabupaten Sinjai, sekaligus sebagai pintu gerbang yang menghubungkan Kabupaten Kepulauan Selayar. Bulukumba juga merupakan daerah yang terbangun dari dua kondisi wilayah, yaitu satu bagian wilayah daratan yang berbukit hingga dataran tinggi, dan satu bagian wilayah yang terbangun dengan wilayah pesisir.

Kondisi alamnya seperti ini, tentu tidak dipungkiri, masyarakatnya juga berada pada posisi hidup dan berkembang dengan dua pilihan dalam mengkondisikan dirinya beradaptasi dengan lingkungan alam yang mendukungnya. Satu kelompok masyarakat yang tumbuh dan berkembang sebagai pemanfaat lahan pertanian/perkebunan, yaitu bertani dengan segala rupa bentuk komoditas tanaman yang dia usahakan, dan satu kelompok masyarakat lainnya yang hidup dan berkembang sebagai pemanfaat lingkungan alam laut, yaitu sebagai nelayan dengan beragam teknik pencarian dan penangkapan yang mereka lakukan, termasuk berposisi sebagai pelayar (nahkoda), dengan melakukan pelayaran antar pulau satu dengan pulau lainnya.

Walau masyarakat Bulukumba hidup dan berkembang dengan dua pilihan berdasarkan faktor pendukung alam dalam memenuhi kebutuhan hidupnya sebagaimana diinformasikan sebelumnya. Suatu kelompok masyarakat yang beraktivitas sebagai pemanfaat lingkungan laut. Namun perlu diingat, bahwa masyarakat dalam memanfaatkan lingkungan alam laut, banyak spesifik kegiatan

yang lahir sesuai dengan kemampuan manusia beradaptasi dengan lingkungan alamnya. Seperti ada yang hidup dan berkembang dengan cara memanfaatkan lingkungan laut sebagai pekerja yang dijuluki kelompok masyarakat nelayan. Hal ini pun masih terbagi dalam berbagai spesifik, seperti dicontohkan sebagai nelayan pancing, nelayan bagang, nelayan jala, nelayan gae, dan masih banyak macamnya lagi. Ada juga kelompok masyarakat beraktivitas sebagai penambak, serta ada juga kelompok masyarakat yang memanfaatkan lingkungan alam laut pada sektor jasa transportasi laut atau melakukan aktivitas perniagaan.

Kesemua apa yang disebutkan sebelumnya menjadi gambaran, bahwa lingkungan alam laut memang merupakan suatu ruang yang perlu selalu dijaga kelestariannya agar generasi penerus juga dapat menikmatinya. Sebab laut sebagai ruang yang dapat menyiapkan pemenuhan kebutuhan hidup manusia, dan manusia sebagai pengguna sekaligus pemanfaat. Itulah sebabnya lingkungan laut perlu mendapat perhatian serius dari berbagai pihak dan selalu dijaga keseimbangannya (*equalibrum*) pada posisi manusia sebagai pemanfaat sekaligus pengguna dan lingkungan alam laut sebagai penyedia akan bahan kebutuhan bagi manusia.

Hanya memang beberapa tahun sebelumnya pembangunan sektor kelautan belum menjadi perhatian serius pihak terkait sehingga kebanyakan yang menjadi penikmat dari kandungan sumber daya laut, khususnya ikan dan biota laut lainnya yang menjadi kebutuhan semua golongan manusia, adalah kelompok

orang-orang yang memiliki power atau kekuatan untuk melakukan sesuai kehendak atau kekuatan dan kemampuannya menaklukkan segalanya. Namun pada sisi lain umumnya para penguasa hampir tidak memikirkan perlunya menjaga keseimbangan antara kebutuhan dan pelestariannya agar orang yang diperdaya juga bisa menikamatinya, terutama generasi yang akan datang juga bisa mendapat bagian. Pemerintah bahkan hingga dekade ini masih dominan melihat sektor pertanian dan sektor perkebunan sebagai sumber produk yang menjadi andalan atau yang diutamakan. Padahal kalau kita melihat laut itu sebagai sebuah asset yang perlu dikelola dengan baik, oleh karena lingkungan laut menjadi sebuah ruang yang potensial dan tentunya menjanjikan jika dikelola lebih fungsional dan lebih bijak.

Bulukumba yang populer dengan julukan Negeri atau **“Butta Panrita Lopi”**, bahkan perahu Pinisi yang merupakan karya budaya leluhur dijadikan ikon sekaligus lambang daerah. Pemajangan perahu Pinisi sebagai ikon masyarakat Bulukumba memang menjadi suatu peristiwa yang tidak dapat dipungkiri oleh karena, perahu Pinisi ini memang hadir dan lahir ditangan-tangan para cerdik pandai sebagai anak bangsa, yaitu *Panrita Lopi*. Bahkan dalam sejarah perjalanan masyarakat Bulukumba, khususnya disektor kemaritiman, kehadiran perahu Pinisi dilatari berbagai cerita yang merupakan sebuah legenda yang dapat dijadikan sebuah tolak ukur untuk membuktikan kebenarannya, bahwa di daerah Bulukumba lahir sebuah peradaban di mana perahu Pinisi telah menghiasi dunia pelayaran, baik yang ada di daerah asal lahirnya jenis Perahu ini, maupun di daerah-daerah lain

yang ada di Nusantara, hingga saat ini masih dapat dilihat dan bertahan difungsikan sebagai sarana transportasi perdagangan.

Bulukumba yang memiliki 10 daerah persebaran setingkat kecamatan berdasarkan (Profil Bulukumba, 2019). Salah satu kecamatan yang sangat berpotensi, bahkan sejak dahulu menjadi pusat pengembangan aktivitas pembuatan perahu di Daerah Bulukumba, adalah Kecamatan Bonto Bahari. Di kecamatan inilah menjadi sentra pengembangan perahu Pinisi, khususnya di empat wilayah persebarannya, yaitu Kampung Ara, Tanah Beru, Tanah Lemo, dan Bira.

Di keempat titik atau kampung disebutkan sejak dahulu kala hingga kini menjadi sentra pembuatan perahu Pinisi. Bahkan dari empat daerah disebutkan sangat fenomenal dengan sejarah hadirnya perahu Pinisi. Bahkan dalam banyak cerita berkembang, bahwa ide awal pembuatan perahu Pinisi dilatari suatu peristiwa karamnya sebuah perahu dalam kisah Sawerigading, di mana ketika itu bangkai perahu yang hancur berantakan, bahkan berserakan kemana-mana. Seperti bagian rangkanya ditemukan di Kampung Ara, ada yang ditemukan di Tanah Beru, dan ada yang ditemukan di Bira. Berkat penemuan inilah sehingga masing-masing kelompok masyarakat terinspirasi merancang sekaligus membuat satu jenis Perahu yang diberinya nama perahu Pinisi tentu dengan ciri khas yang membedakan dengan perahu Perahu lainnya yang juga hadir pada saat itu, seperti salah satu di antaranya "*Paddewakkang*".

Cerita inilah yang berkembang dan dianggap mengilhami

masyarakat Bonto Bahari umumnya, dan khususnya masyarakat ditiga wilayah persebarannya sebagaimana disebutkan sebelumnya yang memiliki pengetahuan terkait pembuatan perahu. Artinya, dengan temuan komponen perahu yang terdampar dan berserakan di masing-masing wilayah disebutkan, maka setiap kelompok masyarakat dimaksud diilhami pengetahuan yang berbeda-beda. Seperti dikisahkan bahwa orang Ara dianggap mahir atau pandai merancang rangka perahu, sebab ditempat atau di kampung inilah ditemukan rangka perahu yang karam tersebut. Orang di Tanah beru/Tanah Lemo ketika itu dikenal pandai membuat atau merancang bodi komponen lunak perahu, sebab di daerah inilah ditemukan kepingan-kepingan perahu yang karam. Sedang orang Bira ketika itu dianggap mahir membuat layar Perahu. Itulah sebabnya sehingga orang Bira dianggap mahir dan dikenal sebagai masyarakat mahir berlayar.

Terlepas dari apa cerita yang berkembang dibalik hadirnya sebuah karya budaya yang populer dengan nama perahu Pinisi, tentu merupakan anugrah pengetahuan yang diturunkan kepada masyarakat Bulukumba, khususnya masyarakat Ara yang perlu dibanggakan. Hanya saja kebanggaan itu tidak hanya mesti dilihat dan berhenti pada hari atau saat ini saja. Tetapi yang perlu menjadi perhatian serius bagi kita semua setelah perahu Pinisi ini dianugrahi piagam penghargaan sebagai warisan budaya dunia, adalah bagaimana Perahu Pinisi ini dilestariakan dan tetap menjadi karya yang disakralkan, oleh karena dibalik bangunan Perahu ini terdapat beragam pengetahuan, makna, nilai histori dan nilai budaya yang

tersirat didalamnya. Mulai dari pemilihan dan pengadaan bahan baku, proses pembuatan hingga perahu ini dioperasikan ke berbagai Negara.

B. Ekosistem Wisata Budaya: Pembangunan Berkelanjutan

Paradigma pembangunan yang lebih menitikberatkan pada pertumbuhan ekonomi, keberhasilan paradigma pertumbuhan mencapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi, telah membawa berbagai akibat. Bergulirnya wacana tentang pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) yang menekankan pentingnya memenuhi kebutuhan generasi sekarang tanpa mengurangi hak generasi yang akan datang dalam memenuhi kebutuhannya, diadopsi dalam kepariwisataan dengan pengertian *sustainable tourism development*.

Dalam hal ini, pariwisata tidak hanya dipandang semata-mata dari aspek ekonomi, yang memaksimalkan upaya untuk menciptakan lapangan kerja, mendapatkan devisa dalam mendukung pembangunan. Walaupun ini memang penting, tetapi harus disadari kecenderungan pariwisata konvensional, terutama dalam bentuk, baik *individual mass tourist* maupun *organized-mass tourist* menimbulkan dampak sosial budaya yang mengkhawatirkan.

Dalam Pitarta dan Gayatri (2005), mengemukakan, bahwa budaya pariwisata adalah budaya mondial dengan didominasi budaya Barat yang memiliki kekuatan *centripetal* untuk melakukan penetrasi ke kebudayaan masyarakat lainnya, terutama di negara-negara

sedang berkembang. Penetrasi budaya ini pada akhirnya akan menyebabkan terjadinya homogenisasi. Penetrasi dan hubungan yang tidak seimbang (*imbalanced relationship*), menyebabkan proses-homogenisasi terus berlangsung cepat. *Demonstration effect* begitu cepat terjadi, pada mode pakaian, pola makan dan jenis makanan serta berbagai bentuk gaya hidup lainnya, terutama di kalangan anak-anak muda.

Perubahan sosial budaya akibat derasnya kedatangan wisatawan di suatu daerah, terjadi karena (1) budaya wisatawan yang superordinat menimbulkan dampak sosial budaya terhadap budaya masyarakat penerima; (2) perubahan sosial budaya yang ditimbulkan, umumnya destruktif bagi masyarakat lokal, dan (3) perubahan sosial menimbulkan fenomena homogenisasi budaya yang mengaburkan identitas masyarakat lokal.

Kekhawatiran terhadap dampak negatif pariwisata, memunculkan pendekatan *Cautionary* (Spillane, 1994) yang mempertanyakan, bahkan menolak sama sekali pandangan-pandangan yang berorientasi pada keuntungan ekonomi pariwisata (pendekatan *advocacy*). Mereka yang berada pada sisi pendekatan *Cautionary* berpendapat bahwa pariwisata dapat mengakibatkan banyak kerugian (*disbenefits*) dalam hubungan aspek sosio-ekonomi, seperti menimbulkan lapangan kerja musiman dan kasar, mengakibatkan kebocoran devisa asing, menyebabkan komersialisasi budaya, serta mengakibatkan berbagai bencana konflik.

Pertentangan kedua kubu di atas, memunculkan pendekatan *adaptancy*, yang melihat pariwisata memiliki daya kontrol dengan mencari bentuk lain dalam kepariwisataan, seperti yang dikenal selama ini, melalui cara-cara penyesuaian serta minat wisatawan dengan daerah tujuan wisata. Dalam pandangan mereka, alam dan budaya dapat digabungkan dalam satu konteks melalui strategi pengembangan pariwisata berskala kecil, terkendali, bertanggungjawab dan berkelanjutan.

Green Tourism Association sebagai suatu pembangunan yang memiliki empat pilar, yaitu; (1) *environmental responsibility* yang dipahami sebagai proteksi, konsenasi, atau perluasan sumber daya alam dan lingkungan fisik untuk menjamin kehidupan jangka panjang dan keberlangsungan ekosistem; (2) *local economy vitality* yang dimaksudkan untuk mendorong tumbuh dan berkembangnya ekonomi lokal, bisnis dan komunitas untuk menjamin kekuatan ekonomi dan berkelanjutan (*sustainability*); (3) *cultural sensitivity*, yang mendorong timbulnya penghormatan dan penghargaan terhadap adat istiadat dan keragaman budaya untuk menjamin kelangsungan budaya lokal yang baik; (4) *experimental richness*, melalui penciptaan atraksi yang dapat memperkaya dan meningkatkan pengalaman yang lebih memuaskan, melalui partisipasi aktif dalam memahami personal dan keterlibatan dengan alam, manusia, tempat maupun budaya (lihat Yoeti 2006).

Arus global kepariwisataan yang berubah seiring makin signifikkannya pertumbuhan ekonomi di negara-negara asal

wisatawan, terutama Eropa-Amerika, mendorong munculnya segmen wisata baru yang meminati ekosistem wisata. Segmen pasar wisata pun semakin besar dengan eksplorasi yang lebih besar pula untuk melakukan perjalanan wisata, terutama perjalanan wisata yang lebih berkualitas. Kondisi ini menyebabkan makin tingginya permintaan perjalanan wisata dalam bentuk wisata minat khusus (*special interest tourism*), termasuk dalam hal ini ekosistem wisata budaya.

Pengembangan wisata budaya mendapat perhatian secara luas dari pemerintah maupun kalangan swasta, termasuk lembaga swadaya masyarakat yang didorong. Pertumbuhan pariwisata yang semakin memikat secara fenomenal, termasuk di Indonesia, ternyata berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi. Hal ini disebabkan industri pariwisata sebagai industri perjalanan (*travel industry*) telah menjadi salah satu penggerak dalam penerimaan devisa. Bahkan di beberapa kabupaten di daerah tujuan wisata, seperti di Bali memiliki Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang demikian besar dari sektor pariwisata.

Atas dasar pengalaman di daerah tujuan wisata itulah, pemerintah Kabupaten Bulukumba membenahi daerahnya untuk menjadi salah satu destinasi wisata unggulan di Sulawesi Selatan. Apalagi daerah ini sejak lama dikenal mendunia sebagai *panrita lopi* dengan kehadiran perahu Pinisi yang melengenda sejak abad 14 lalu. Pinisi pun menjadi ikon pariwisata Bulukumba. Namun demikian, disadari bahwa Bulukumba bukan hanya Pinisi tapi daerah ini kaya

dengan pernik budaya lokal, terutama yang juga banyak dikenal dunia, yakni kehidupan masyarakat adat Ammatoa (Kajang). Bertolak dari keragaman atraksi budaya inilah kemudian diadakan Festival Pinisi di Kabupaten Bulukumba sebagai event pariwisata daerah yang gaungnya mulai mendunia.

C. Pinisi: Wisata Budaya Mendunia

Perahu Pinisi saat ini telah mendunia dan menjadi ikon dalam pameran di luar negeri oleh Wonderful Indonesia yang memperkenalkan keunikan, keberagaman termasuk sejarah bahari Indonesia. Bahkan pengakuan UNESCO terhadap Pinisi sebagai warisan dunia menjelaskan kehebatan perahu Pinisi. Menurut Mulyono (2017), Pengakuan atas Pinisi sebagai warisan dunia ditetapkan melalui persidangan Badan PBB untuk Bidang Pendidikan, Keilmuan dan Kebudayaan (UNESCO) dalam sidang ke-12 Komite Warisan Budaya tak Benda (*Intangible Cultural Heritage/ICH*) di Pulau Jeju, Korea Selatan. Kini Pinisi, seni pembuatan perahu di Sulawesi Selatan (*Art of boatbuilding in South Sulawesi*), telah resmi sebagai Warisan Budaya tak Benda dunia.

Banyak peserta sidang dari berbagai negara yang merasa kagum dengan pembuatan perahu Pinisi dan menyampaikan selamat kepada delegasi Indonesia. Sidang itu dihadiri oleh Duta Besar/Deputi Wakil Tetap RI untuk UNESCO T. A. Fauzi Soelaiman, Dubes RI untuk Prancis, Monaco dan Andorra/Wakil Tetap RI di UNESCO, Hotmangaradja Pandjaitan; Kasi Pengusulan Warisan Budaya tak Benda Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI, Hartanti Maya

Krishna beserta delegasi Indonesia lainnya.

Menegangkan, saat mengambil keputusan menetapkan Pinisi sebagai warisan dunia, Komite Warisan Budaya tak Benda UNESCO mengadakan sidang yang berlangsung pada 4-9 Desember 2017. Ketegangan mewarnai utusan Indonesia dalam sidang itu. Mereka tegang karena trauma dan takut gagal lagi. Bagi Fauzi Soelaiman, pengajuan usul dan proses untuk Pinisi ini sangat menegangkan. Maklumlah pada 2013 dan 2014, Indonesia pernah mengajukan tenun Sumba dan TMII tetapi ditolak. Karena itu delegasi berusaha semaksimal mungkin hal ini tidak terjadi pada Pinisi.

Saat sidang nominasi Pinisi ini dibicarakan, delegasi Indonesia sudah menyiapkan jawaban dari Badan Penilai (*Evaluation Body*) ICH atas pertanyaan-pertanyaan yang diajukan sebelumnya. Jawaban ini sebelumnya disampaikan ke para delegasi negara-negara anggota Komite ICH di Paris sekitar 2 minggu sebelum sidang. Dengan demikian, mereka paham atas jawaban Indonesia tersebut dan berkenan untuk memberikan bantuan agar nominasi Pinisi ini dapat diterima saat sidang.

Delegasi juga melakukan pendekatan kepada anggota komite saat sidang ICH berlangsung di Jeju (populer sebagai Bali-nya Korsel). Saat nominasi Pinisi dibahas, delegasi RI memperlihatkan buku-buku warisan budaya tak benda yang dicetak KEMENDIKBUD sejak tahun 2013. Dengan demikian terlihat keseriusan Indonesia dalam menangani Warisan Budaya tak Benda Indonesia.

Sebuah miniatur perahu Pinisi diletakkan di meja dan video pembuatan Pinisi berdurasi dua menit juga ditayangkan saat sidang berlangsung. Dalam sidang tersebut, 24 negara anggota komite membahas enam nominasi untuk kategori “*List of Intangible Cultural Heritage in Need of Urgent Safeguarding*” serta 35 nominasi untuk kategori “*Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity*” dari 175 negara yang sudah meratifikasi Konvensi 2003 UNESCO.

Kesiapan Indonesia dalam menghadapi sidang penetapan Pinisi sebagai warisan dunia tampaknya sangat serius. Tomy Satria Yulianto hadir memakai pakaian adat. Saat sesi pagi selesai, Tomy mempersembahkan miniatur Pinisi kepada pimpinan sidang, Sekretaris ICH. *Chairperson Evaluation Body*, Direktur Kreativitas UNESCO dan pimpinan lainnya. Pin berbentuk Pinisi juga diberikan kepada para anggota Komite ICH sebagai tanda terima kasih atas bantuan mereka sehingga Pinisi dapat tercatat di ICH sebagai warisan dunia yang diakui PBB.

Setelah ditetapkan, para delegasi negara-negara sahabat memberi selamat yang kepada Indonesia. Mereka merasa senang melihat perahu Pinisi tercatat di ICH setelah melihat dokumen dan video yang ditayangkan. Ada juga yang terharu karena pada waktu kecil orang tersebut berada di Sulawesi-Selatan dan melihat langsung perahu Pinisi dibuat. Kebanyakan mereka memberi selamat atas kesiapan delegasi Indonesia. Bahkan delegasi Indonesia agak kewalahan menerima ucapan selamat dari negara-negara sahabat

yang mengerubungi meja Indonesia setelah keputusan tercatatnya Pinisi dibacakan. Kelegaan tampak jelas di wajah-wajah delegasi Indonesia dalam persidangan yang menegangkan itu.

Lantas apa kunci sukses Indonesia berhasil meloloskan Pinisi sebagai warisan dunia? Hotmangaradja mengemukakan, komunitas dan masyarakat menjadi bagian penting dalam pengusulan Pinisi ke dalam daftar warisan dunia. Tentunya momentum ini dapat dimanfaatkan pemerintah pusat dan daerah untuk memberikan perhatian lebih terhadap pengelolaan warisan budaya tak benda yang berada di daerah masing-masing.

Penetapan Pinisi sebagai warisan dunia merupakan bentuk pengakuan dunia internasional terhadap arti penting pengetahuan tentang teknik perperahuan tradisional yang dimiliki oleh nenek moyang bangsa Indonesia yang diturunkan dari generasi ke generasi dan masih berkembang hingga saat ini. Sewajarnya jika keputusan PBB menetapkan Pinisi sebagai warisan dunia diapresiasi oleh bangsa Indonesia. Hal ini disebabkan, karena keberhasilan tersebut merupakan prestasi yang harus diperjuangkan melalui proses yang tak mudah dalam persaingan dengan negara-negara lainnya.

Bersama dengan Pinisi yang masuk kategori “*Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity*”, diinskripsi juga antara lain “*Organ Craftsmanship and music*” dari Jarman, Kumbh Mela (festival keagamaan terbesar dari India yang dilaksanakan 12 tahun sekali), “*Art of Neapolitan Pizzaiuolo*” dari Italia dan “*Traditional*

System of Corongo's Water Judges" dari Peru.

Perahu Pinisi menjadi lambang dari teknik perperahuan tradisional negara kepulauan sekaligus bagian dari adat-istiadat masyarakat Sulawesi Selatan. Adapun pengetahuan tentang teknologi pembuatan perahu telah dikenal setidaknya sejak 1.500 tahun lalu. Pola pembuatan didasarkan pada teknologi yang berkembang sejak 3.000 tahun, berdasarkan teknologi membangun perahu lesung menjadi perahu bercadik. Proses pembuatan perahu mengandung nilai-nilai yang tercermin dalam kehidupan sehari-hari, seperti kerja tim, kerja keras, ketelitian, presisi, keindahan dan penghargaan terhadap alam dan lingkungan. Atas nilai-nilai itulah, seni pembuatan Pinisi dianggap layak dikukuhkan sebagai Warisan Budaya tak Benda UNESCO.

Pinisi mengacu pada sistem tali temali dan layar sekuner Sulawesi. Pinisi tidak hanya dikenal sebagai perahu tradisional masyarakat yang tangguh untuk wilayah kepulauan seperti Indonesia, tetapi juga tangguh pada pelayaran internasional. Pinisi menjadi lambang dari teknik perperahuan tradisional negara kepulauan sekaligus bagian dari sejarah dan adat-istiadat masyarakat Sulawesi-Selatan.

Saat ini pusat pembuatan perahu berada di wilayah Tana Beru di Kabupaten Bulukumba. Penetapan Pinisi ke dalam Warisan Budaya tak Benda UNESCO merupakan bentuk pengakuan dunia internasional. Artinya, pengetahuan penting mengenai teknik

perperahuan tradisional yang dimiliki nenek moyang Bangsa Indonesia yang diturunkan dari generasi ke generasi, masih berkembang sampai sekarang. Kini perlunya Indonesia membuat program untuk menjaga ketersediaan bahan baku bagi keberlanjutan teknologi tradisional ini yang diwujudkan dalam bentuk perahu yang berbahan baku utama kayu. Sesuai kesimpulan sidang UNESCO, maka diperlukan adanya program melalui pendidikan formal, informal maupun nonformal terkait dengan transisi nilai tentang teknik dan seni pembuatan perahu tradisional ini kepada generasi muda. Hal itu tampaknya penting dan aktual mengingat Indonesia sudah menegaskan diri sebagai poros maritim dunia. Di masa lalu, dengan perahu-perahu Pinisi, nenek moyang negeri ini sudah mampu menaklukkan dunia,, maka saat ini dan saat yang akan datang jangan tinggalkan Pinisi jika ingin kembali menguasai maritim dunia.

Sebenarnya perahu Pinisi telah tercatat dalam sejarah ketika perahu ini mampu menyeberangi Samudra Pasifik ketika berlayar menuju Vancouver Canada dalam rangka berpartisipasi pada Expo '86 yang diselenggarakan di Vancouver, Canada. Keseluruhan proyek pelayaran ini diprakarsai dan dikelola oleh Yayasan Phinisi Indonesia Raya (YPIR) yang ketua Laksamana TNI (Purn) Soedomo. Perahu yang memiliki panjang 37 meter dan berbobot 120 ton ini memulai pelayaran bersejarahnya pada tanggal 9 Juli 1986. Bertolak dari dermaga perikanan Muara baru, Jakarta Utara dengan tujuan Vancouver. Rute pelayaran yang dilalui sungguh berat dengan ombak yang dikabarkan hingga setinggi 7 meter. Jauh lebih tinggi dibanding tiang listrik. Apalagi menurut Capt. Gita, mereka harus berlayar

melawan angin. Setelah menempuh pelayaran sejauh 10.600 mill yang memakan waktu selama 68 hari akhirnya mereka dengan sukses mencapai tujuan, Vancouver. Di pelabuhan Marine Plaza, perahu beserta awaknya banyak mendapat sambutan dari masyarakat Vancouver.

Kabarnya setiap harinya perahu ini dikunjungi tidak kurang dari 3.000 orang pengunjung. Terlebih pada tanggal 21 September 1986, *Phinisi Nusantara* didatangi 25.000 pengunjung. Kota Vancouver memang memiliki sejarah bahari yang cukup panjang. Bagi mereka, kedatangan *Phinisi Nusantara*, sebuah perahu kayu dengan reputasi internasional yang berhasil menyeberangi Samudera Pasifik ini benar-benar mendapat perhatian penuh antusias. Dikabarkan, kedatangan *Phinisi Nusantara* di arena *Expo '86* itu dengan serta-merta langsung membuat stand Indonesia yang semula jarang didatangi orang mendadak dipenuhi pengunjung. Bahkan stand Indonesia mendapat sebuah penghargaan berupa paku rel kereta api yang merupakan simbol peringatan 100 tahun *Trans Canada* yang menjadi lambang transportasi masa lalu. Penghargaan ini hanya diberikan kepada 3 negara peserta *Expo '86* yang dinilai paling spektakuler. *Phinisi Nusantara* waktu itu benar-benar melambungkan nama Indonesia di mata Internasional.

Perahu *Pinisi* sebagai kebanggaan bangsa Indonesia sudah sewajarnya harus dipertahankan dalam jagad kemaritiman dengan senantiasa membuat perahu *Pinisi* ini tetap fungsional. Untuk itu *Pinisi* tidak sekedar alat transportasi dan sebagai perahu dagang,

tetapi sudah harus memikirkan, bagaimana menjadikannya sebagai bagian dari industri pariwisata. Agar perahu Pinisi bisa menjadi perahu wisata, ada sejumlah syarat yang harus dipenuhi oleh Pemerintah Indonesia maupun pihak terkait lainnya. Syarat tersebut adalah:

1. Pinisi adalah perahu penumpang khusus wisata, berdasarkan *Non convention vessel standard* (NCVS). Namun, harus ada standarisasi berkaitan dengan asuransi, dan lain-lain.
2. Perlu kejelasan tentang pengklasifikasian perahu penumpang khusus wisata Pinisi ini.
3. Pengawakannya harus memiliki: *certificate of competency* (COC), dan juga *certification of proficiency* (COF) dari STCW amandement Manila 2010
4. Definisi *live on board* masih belum dituangkan dalam peraturan yang ada (yang mencakup wisata *cruise - dive - eat - sleep*).
5. Perlu, lebih banyak paket wisata dengan Pinisi.
6. Promosikan via website dan hotline, Pinisi pasar bagus untuk pariwisata.
7. Diperlukan pedoman tentang ketenagakerjaan yang bekerja di atas perahu.

Pernyataan dari Indroyono di atas mendapat dukungan dari Ketua Asosiasi Jaringan Perahu Rekreasi Indonesia (JANGKAR) Suryani Mile. Menurut dia, sebelum Pemerintah Indonesia mengembangkan perahu Pinisi sebagai perahu wisata, pihak swasta sudah sejak lama melakukannya di kawasan wisata bahari yang ada di

Indonesia Timur, seperti Nusa Tenggara dan Papua Barat. "Model Pinisi disukai dalam wisata *live on board*, karena diyakini sebagai budaya asli Indonesia. Sekarang ini sudah banyak perahu untuk wisata tersebut menggunakan Pinisi. Dari 35 anggota, 31 sudah menggunakan Pinisi dengan bobot 200 hingga 500 GT (*gros ton*)".

Ketua Tim Percepatan Pengembangan Wisata Bahari Kementerian Pariwisata, mengemukakan bahwa perahu Pinisi selama ini hanya dikenal sebagai perahu dagang saja. Padahal, dengan kekuatannya, perahu legendaris tersebut bisa digunakan untuk pariwisata. "Kalau kita percaya pada Pinisi, perahu itu selain bisa berlayar di lautan lepas, juga bisa digunakan sebagai perahu wisata untuk wisata minat khusus seperti menyelam, memancing. Karenanya, perahu tersebut bisa juga menjadi tempat makan dan tidur, jelas dia. Dengan desain khas yang melambangkan budaya Nusantara, terutama Bugis dan Makassar, Indroyono yakin, akan banyak wisatawan dunia tertarik untuk berlayar bersamanya. Dan itu, kata dia, pada akhirnya akan mampu menarik banyak wisatawan dunia dan menggenjot target wisatawan dunia pada 2019 sebanyak 4 juta orang.

Untuk mendorong percepatan penggunaan Pinisi sebagai perahu wisata umum, mantan Menteri Koordinator Kemaritiman itu mengatakan akan dilakukan pembangunan pelabuhan khusus untuk perahu pesiar di Pelabuhan Benoa, Bali. Diharapkan, pada 2018, pelabuhan tersebut sudah bisa beroperasi.



BAB II

PHINSI: PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI

A. Sejarah Melatari Perahu Pinisi



Sumber: KapalAku.com

Perahu Pinisi saat ini telah mendunia dan menjadi ikon dalam pameran di luar negeri oleh Wonderful Indonesia yang memperkenalkan keunikan, keberagaman termasuk sejarah bahari Indonesia. Bahkan pengakuan UNESCO terhadap Pinisi sebagai warisan dunia menjelaskan kehebatan perahu Pinisi. Menurut Mulyono (2017), Pengakuan atas Pinisi sebagai warisan dunia ditetapkan melalui persidangan Badan PBB untuk Bidang Pendidikan, Keilmuan dan Kebudayaan (UNESCO) dalam sidang ke-12 Komite

Warisan Budaya tak Benda (*Intangible Cultural Heritage/ICH*) di Pulau Jeju, Korea Selatan. Kini Pinisi, seni pembuatan Perahu di Sulawesi Selatan (*Art of boatbuilding in South Sulawesi*), telah resmi sebagai Warisan Budaya tak Benda dunia.

Ketegangan mewarnai utusan Indonesia dalam sidang itu. Mereka tegang karena trauma dan takut gagal lagi. Bagi Fauzi Soelaiman, pengajuan usul dan proses untuk Pinisi ini sangat menegangkan. Maklumlah pada 2013 dan 2014. Indonesia pernah mengajukan tenun Sumba dan TMII tetapi ditolak. Karena itu delegasi berusaha semaksimal mungkin hal ini tidak terjadi pada Pinisi.

Saat sidang nominasi Pinisi ini dibicarakan, delegasi Indonesia sudah menyiapkan jawaban dari Badan Penilai (*Evaluation Body*) ICH atas pertanyaan-pertanyaan yang diajukan sebelumnya. Jawaban ini sebelumnya disampaikan ke para delegasi negara-negara anggota Komite ICH di Paris sekitar 2 minggu sebelum sidang. Dengan demikian, mereka paham atas jawaban Indonesia tersebut dan berkenan untuk memberikan bantuan agar nominasi Pinisi ini dapat diterima saat sidang. Delegasi juga melakukan pendekatan kepada anggota komite saat sidang ICH berlangsung di Jeju (populer sebagai Bali-nya Korsel). Saat nominasi Pinisi dibahas, delegasi RI memperlihatkan buku-buku Warisan Budaya

tak Benda yang dicetak Kemdikbud setiap tahun sejak 2013. Dengan demikian terlihat keseriusan Indonesia dalam menangani Warisan Budaya tak Benda Indonesia.

Sebuah miniatur perahu Pinisi diletakkan di meja dan video pembuatan Pinisi berdurasi dua menit juga ditayangkan saat sidang berlangsung. Dalam sidang tersebut, 24 negara anggota komite membahas enam nominasi untuk kategori ***List of Intangible Culutre Heritage in Need of Safeguarding*** serta 35 nominasi untuk kategori ***Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity*** dari 175 negara yang sudah meratifikasi Konvensi 2003 UNESCO. Kesiapan Indonesia dalam menghadapi sidang penetapan Pinisi sebagai warisan dunia tampaknya sangat serius. Tomy Satria Yulianto hadir memakai pakaian adat. Saat sesi pagi selesai, Tomy mempersembahkan miniatur Pinisi kepada pimpinan sidang, Sekretaris ICH. *Chairperson Evaluation Body*, Direktur Kreativitas UNESCO dan pimpinan lainnya. Pin berbentuk Pinisi juga diberikan kepada para anggota Komite ICH sebagai tanda terima kasih atas bantuan mereka sehingga Pinisi dapat tercatat di ICH sebagai warisan dunia yang diakui PBB.

Setelah ditetapkan, para delegasi negara-negara sahabat memberi selamat yang kepada Indonesia. Mereka merasa senang melihat perahu Pinisi tercatat di ICH setelah melihat dokumen dan video yang ditayangkan. Ada juga yang terharu karena pada waktu kecil orang tersebut berada di Sulawesi-Selatan dan melihat langsung perahu-perahu Pinisi dibuat. Kebanyakan mereka memberi selamat atas kesiapan delegasi Indonesia. Bahkan delegasi Indonesia agak kewalahan menerima ucapan selamat dari negara-negara sahabat yang mengerubungi meja Indonesia setelah keputusan tercatatnya Pinisi dibacakan. Kelegaan tampak jelas di wajah-wajah

delegasi Indonesia dalam persidangan yang menegangkan itu.

Lantas apa kunci sukses Indonesia berhasil meloloskan Pinisi sebagai warisan dunia? Hotmangaradja mengemukakan, komunitas dan masyarakat menjadi bagian penting dalam pengusulan Pinisi ke dalam daftar warisan dunia. Tentunya momentum ini dapat dimanfaatkan pemerintah pusat dan daerah untuk memberikan perhatian lebih terhadap pengelolaan warisan budaya tak benda yang berada di daerah masing-masing.

Penetapan Pinisi sebagai warisan dunia merupakan bentuk pengakuan dunia internasional terhadap arti penting pengetahuan tentang teknik perperahuan tradisional yang dimiliki oleh nenek moyang bangsa Indonesia yang diturunkan dari generasi ke generasi dan masih berkembang hingga saat ini. Sewajarnya jika keputusan PBB menetapkan Pinisi sebagai warisan dunia diapresiasi oleh bangsa Indonesia. Hal ini disebabkan, karena keberhasilan tersebut merupakan prestasi yang harus diperjuangkan melalui proses yang tak mudah dalam persaingan dengan negara-negara lainnya. Bersama dengan Pinisi yang masuk kategori *“Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity”*, juga antara lain *Organ Craftsmanship and music* dari Jerman, *Kumbh Mela* (festival keagamaan terbesar dari India yang dilaksanakan 12 tahun sekali), *"Art of Neapolitan Pizzaiuolo"* dari Italia dan *"Traditional System of Corongo's Water Judges"* dari Peru.

Perahu Pinisi menjadi lambang dari teknik perperahuan tradisional negara kepulauan sekaligus bagian dari adat-istiadat

masyarakat Sulawesi-Selatan. Adapun pengetahuan tentang teknologi pembuatan perahu telah dikenal setidaknya sejak 1.500 tahun lalu. Pola pembuatan didasarkan pada teknologi yang berkembang sejak 3.000 tahun, berdasarkan teknologi membangun Perahu lesung menjadi Perahu bercadik. Proses pembuatan perahu mengandung nilai-nilai yang tercermin dalam kehidupan sehari-hari, seperti kerja tim, kerja keras, ketelitian, presisi, keindahan dan penghargaan terhadap alam dan lingkungan. Atas nilai-nilai itulah, seni pembuatan Pinisi dianggap layak dikukuhkan sebagai **Warisan Budaya Tak Benda** UNESCO. Pinisi mengacu pada sistem tali temali dan layar sekuner Sulawesi. Pinisi tidak hanya dikenal sebagai perahu tradisional masyarakat yang tangguh untuk wilayah kepulauan seperti Indonesia, tetapi juga tangguh pada pelayaran internasional. Pinisi menjadi lambang dari teknik perperahuan tradisional negara kepulauan sekaligus bagian dari sejarah dan adat-istiadat masyarakat Sulawesi-Selatan.

Saat ini pusat pembuatan perahu berada di wilayah Tana Beru di Kabupaten Bulukumba. Penetapan Pinisi ke dalam warisan budaya tak benda UNESCO merupakan bentuk pengakuan dunia internasional. Artinya, pengetahuan penting mengenai teknik perperahuan tradisional yang dimiliki nenek moyang Bangsa Indonesia yang diturunkan dari generasi ke generasi, masih berkembang sampai sekarang. Kini perlunya Indonesia membuat program untuk menjaga ketersediaan bahan baku bagi keberlanjutan teknologi tradisional ini yang diwujudkan dalam bentuk Perahu yang berbahan baku utama kayu. Sesuai kesimpulan sidang UNESCO,

maka diperlukan adanya program melalui pendidikan formal, informal maupun nonformal terkait dengan transisi nilai tentang teknik dan seni pembuatan perahu tradisional ini kepada generasi muda. Hal itu tampaknya penting dan aktual mengingat Indonesia sudah menegaskan diri sebagai poros maritim dunia. Di masa lalu, dengan perahu-perahu Pinisi, nenek moyang negeri ini sudah mampu menaklukkan dunia, maka saat ini dan saat yang akan datang jangan tinggalkan Pinisi jika ingin kembali menguasai maritim dunia.

Sebenarnya perahu Pinisi telah tercatat dalam sejarah ketika perahu ini mampu menyeberangi Samudra Pasifik ketika berlayar menuju Vancouver Canada dalam rangka berpartisipasi pada *Expo 86* yang diselenggarakan di Vancouver, Kanada. Keseluruhan proyek pelayaran ini diprakarsai dan dikelola oleh Yayasan Pinisi Indonesia Raya (YPIR) yang ketua Laksamana TNI (Purn) Soedomo. Perahu yang memiliki panjang 37 meter dan berbobot 120 ton ini memulai pelayaran bersejarahnya pada tanggal 9 Juli 1986.

Bertolak dari dermaga perikanan Muara baru, Jakarta Utara dengan tujuan Vancouver. Rute pelayaran yang dilalui sungguh berat dengan ombak yang dikabarkan hingga setinggi 7 meter. Jauh lebih tinggi dibanding tiang listrik. Apalagi menurut Capt. Gita, mereka harus berlayar melawan angin. Setelah menempuh pelayaran sejauh 10.600 mill yang memakan waktu selama 68 hari akhirnya mereka dengan sukses mencapai tujuan, Vancouver. Di pelabuhan Marine Plaza, perahu beserta awaknya banyak mendapat sambutan dari masyarakat Vancouver.

Kabarnya setiap harinya perahu ini dikunjungi tidak kurang dari 3.000 orang pengunjung. Terlebih pada tanggal 21 September 1986, Pinisi Nusantara didatangi 25.000 pengunjung. Kota Vancouver memang memiliki sejarah bahari yang cukup panjang. Bagi mereka, kedatangan Pinisi Nusantara, sebuah perahu kayu dengan reputasi internasional yang berhasil menyeberangi Samudera Pasifik ini benar-benar mendapat perhatian penuh antusias. Dikabarkan, kedatangan Pinisi Nusantara di arena Expo 86 itu dengan sertamerta langsung membuat stand Indonesia yang semula jarang didatangi orang mendadak dipenuhi pengunjung. Bahkan stand Indonesia mendapat sebuah penghargaan berupa paku rel kereta api yang merupakan simbol peringatan 100 tahun Trans Canada yang menjadi lambang transportasi masa lalu. Penghargaan ini hanya diberikan kepada 3 negara peserta Expo 86 yang dinilai paling spektakuler. Pinisi Nusantara waktu itu benar-benar melambungkan nama Indonesia di mata Internasional.

Pemerintah Indonesia mengembangkan perahu Pinisi sebagai perahu wisata, pihak swasta sudah sejak lama melakukannya di kawasan wisata bahari yang ada di Indonesia Timur, seperti Nusa Tenggara dan Papua Barat. Model Pinisi disukai dalam wisata *live on board*, karena diyakini sebagai budaya asli Indonesia. Sekarang ini sudah banyak perahu untuk wisata tersebut menggunakan Pinisi. Dari 35 anggota, 31 sudah menggunakan Pinisi dengan bobot 200 hingga 500 GT (*gros ton*).

Ketua Tim Percepatan Pengembangan Wisata Bahari

Kementerian Pariwisata Indroyono Soesilo, mengemukakan bahwa perahu Pinisi selama ini hanya dikenal sebagai perahu dagang saja. Padahal, dengan kekuatannya, perahu legendaris tersebut bisa digunakan untuk pariwisata. Kalau kita percaya pada Pinisi, perahu itu selain bisa berlayar di lautan lepas, juga bisa digunakan sebagai perahu wisata untuk wisata minat khusus seperti menyelam, memancing. Karenanya, perahu tersebut bisa juga menjadi tempat makan dan tidur, jelas dia. Dengan desain khas yang melambangkan budaya Nusantara, terutama Bugis dan Makassar, Indroyono yakin, akan banyak wisatawan dunia tertarik untuk berlayar bersamanya. Dan itu, kata dia, pada akhirnya akan mampu menarik banyak wisatawan dunia dan menggenjot target wisatawan dunia pada 2019 sebanyak 4 juta orang.

Julukan sebagai bangsa pelaut juga patut diberikan kepada masyarakat Bugis-Makassar di Sulawesi Selatan (Lisbijanto, 2013), khususnya masyarakat Ara, Tanjung Bira, dan Lemo-Lemo (Abbas, 2011), yang sangat intim kehidupannya dengan Perahu dan laut (Arnar, 2013) sebagai pelaut pedagang (Saenong, 2013) atau oleh pasompe (Anwar, 2012) dengan prinsip yang telah mendarah daging, "*Kula'birangngangi Tallang Na Towakna*", yang mempunyai arti lebih baik tenggelam daripada surut kembali sebelum tujuan tercapai (Hakim, 1996). Keahliannya dalam mengarungi lautan sudah tercatat dalam sejarah, seperti saat kejayaan Kerajaan Gowa sampai Srilangka, Philipina, Kamboja, Pantai Australia Utara bahkan Madagaskar (Arnar, 2013) dan Afrika (Anwar, 2012) untuk berdagang (Saenong, 2013) maupun keperluan *magis religius* (Sukendar, 1999).

Pelayaran tersebut dilakukan dengan perahu Pinisi (Kurniasari et al., 2013) yang dibuat secara tradisional oleh *Panrita Lopi* (Amar, 2013; Kurniasari et al., 2013) melalui pertukaran pengalaman dari generasi tua kepada generasi muda maupun dalam satu generasi yang sama (Amir, 2016).

Dalam proses pembuatannya, mulai dari penentuan hari baik sampai peluncuran Pinisi ke laut, mengandung nilai-nilai kearifan lokal (Riyanto, 2014) atau nilai-nilai budaya (www.kemlu.go.id) yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam kehidupan sehari-hari (Mulyadi, 2016). Nilai-nilai itu, antara lain kerjasama atau gotong-royong, kerja keras, ketelitian, keindahan, dan religius yang dilakukan secara turun-temurun (Amar, 2013). Di dalamnya terdapat perpaduan nilai-nilai dan norma yang diperkuat keyakinan serta perilakunya yang senantiasa menyatu dengan alam serta memiliki pengetahuan, tata cara, nilai, dan norma yang menjadi dasar rasionalitas dalam bertindak (Anwar, 2012). Seiring dengan perjalanan waktu, pembuatannya mulai memasukkan unsur modern ke dalamnya, bahkan berkembang menjadi bagian industri pedesaan (Amar, 2013) yang telah diakui dunia (Kurniasari et al., 2013), akan tetapi, tetap mengedepankan ritual adat istiadat (Amar, 2013) di setiap tahapnya sebagai bentuk adaptasi dengan alam (Melatatoa, 1995; Kurniasari et al., 2013) maupun lingkungan sosialnya (Sani, 2013).

Berdasarkan fenomena- fenomena tersebut, maka kajian dari tindakan rasionalitas pembuatan Perahu Pinisi ditinjau dari perspektif menarik untuk dikaji. Pinisi adalah sebuah nama perahu/

perahu layar yang menggunakan jenis layar sekunar dengan dua tiang dan tujuh helai layar yang mempunyai makna bahwa nenek moyang bangsa Indonesia mampu mengarungi tujuh samudera besar di dunia dan berasal dari Suku Bugis dan Suku Makassar di Sulawesi Selatan. Belum ada kepastian secara jelas mengenai sejarah penamaan Pinisi itu sendiri. Namun dari beberapa pendapat diatas, kita dapat menarik kesimpulan bahwa penamaan Pinisi berasal dari suatu peristiwa bersejarah yang telah tertanam pada diri pembuatnya yang kemudian diabadikan dalam nama Pinisi.

Sebelum kehadiran perahu Pinisi, ada beberapa jenis perahu yang sudah ada di Sulawesi Selatan antara:

- a. Sampan jenis perahu dibuat dari batang kayu besar yang dikeruk. Bagian depan dan belakang dibuat dengan bentuk lancip untuk mempercepat laju Perahu, orang Makassar dan Mandar sering menyebutnya Perahu *lepa-lepa*. Perahu ini kebanyakan dipergunakan untuk memancing atau keperluan lain yang sesuai. Daya angkutnya hanya beberapa orang saja kadang-kadang Perahu jenis ini diberi cadik untuk alat keseimbangan. Untuk menggunakannya digunakan dayung atau galah.



Sumber: daenggassing.com

- b. *Lepa-lepa* juga berfungsi sebagai sekoci pada perahu besar seperti Pinisi, lambo dan palari.



Sumber: antarafoto.com

- c. *Soppe* adalah sampan yang bobotnya lebih besar, sehingga dapat mengangkut beberapa kuintal barang. Untuk menjaga keseimbangan, pada bagian kiri dan kanan diberi cadik yang terbuat dari bambu atau kayu ringan, perahu *Soppe* memakai layar yang berbentuk segi tiga.



Sumber: antarafoto.com

- d. *Prangica* adalah jenis perahu jarangkar hampir sama dengan *soppe*, hanya saja ukurannya lebih besar. Untuk menambah daya angkut biasanya diinding kiri dan kanan dibuat lebih tinggi dengan atap nipa, tetapi ada pula yang menambahnya dengan papan. Selain itu juga diberi tempat berteduh yang dibuat dari daun rumbia. Dibagian kiri dan kanan juga diberi tempat duduk, daya angkut jenis Perahu ini sekitar tiga ton. Model layarnya ada dua macam yaitu, *Sombala* yang berbentuk segi empat dan ada pula memakai dua layar model *lambo*.



Sumber: tentik.com

- e. *Sandeq'* adalah jenis perahu khas Mandar yang secara umum bentuknya mirip *soppe*, tetapi lambungnya agak ramping

sehingga gerakannya agak cepat dan lincah. Pada bagian kanan dan kiri diberi cadik yang panjang dan pada haluan dan buritan ujungnya ke atas. Model layar Perahu lainnya dan merupakan ciri khas perahu ini.



Sumber: tentik.com

- f. *pa'dewakkang* adalah jenis perahu kuno yang pertama tercipta yang memakai lunas dan dindingnya terdiri dari kepingan-kepingan papan. Bentuknya sedikit mirip dengan Perahu pajalla dan layarnya berbentuk segi empat serta dibagian depan rerdapat layar kecil berbentuk segi tiga. Menurut beberapa sumber dahulu Perahu ini dipergunakan nelayan untuk pergi ke pulau dewakang (salah satu pulau dalam gugusan kepulauan spermonde Pangkajene Sulawesi Selatan). Daya angkutnya kurang dari 10 ton. Pada abad XVIII perahu *pa'dewakkang* telah dipergunakan orang Bugis ke Australia Utara untuk menangkap teripang.



Sumber: sulsei.idntimes.com

- g. *Lambo* merupakan perahu khas Mandar dan Buton. Bentuknya mirip sekoci perahu, sehingga ada yang menduga bahwa nama *lambo'* berasal dari "*Large Boat*" buritannya bulat dan disebut "*Panta*" (pantat) sedangkan haluannya agak lurus dan condong kedepan. Daya angkut Perahu *lambo'* berkisar antara 15-60 ton.



Sumber: Pinisi.org

- h. *Pajalla* dan *Patorani* adalah jenis perahu yang hampir tidak ada perbedaan, kecuali ukurannya. Perahu *patorani* sedikit lebih besar dan dipergunakan untuk menangkap ikan torani (ikan terbang). Daya angkut perahu *pajalla* hanya sekitar empat ton. Perahu *pajalla* menggunakan layar, segi empat yang disebut "*Sombala tanja*" Bahasa Makassar "*Sompe tanja*"

Bahasa Bugis.



Sumber: KapalAku.com

- i. *Salompong* adalah jenis perahu dengan ukuran 30-40 ton memakai dua tiang dan tujuh helai layar.



Sumber: Pinisi.org

- j. *Palari* adalah jenis perahu bentuk modifikasi dari Perahu *salompong*. Undakan bagian depan dirubah dan diratakan sedangkan papan lamma sudah langsung berhubungan dengan sotting depan, dengan demikian bagian lantai satu (*dek*) sudah rata kebagian haluan, perubahan bentuk *salompoang* menjadi *jonggalan* dimulai sekitar 1920-an. Adanya perubahan bentuk ini menjadikan laju perahu lebih cepat. Sehingga Perahu jenis ini dinamakan perahu *palari*, dari

perubahan perahu tersebut menciptakan dua tipe perahu. perahu *jonggalan* berukuran kecil (kurang dari 30 ton) yang hanya memakai satu tiang dan dua buah layar dan tetap dinamai palari. Perahu *palari* ukuran besar (30 ton ke atas) memakai dua tiang dan tujuh buah layar, perahu jenis ini disebut Pinisi. Oleh karena banyaknya terjadi perubahan (modifikasi) pada perahu Pinisi, maka penampilanya banyak yang berubah bentuk sehingga pada 8S beberapa kalangan awam sulit untuk mengidentifikasikan mana Pinisi yang asli dan mana yang bukan Pinisi.



Sumber: Pinisi.org

Bahkan belakangan ini terjadi kerancuan dalam pengpinaan nania Pinisi. Istilah Pinisi, Pinisiq, Pinisi' atau phinisi mengacu pada jenis sistem layar (*rig*), tiang-tiang, layar dan konfigurasi tali dari suatu jenis perahu layar Indonesia. Ia terutama dibangun oleh suku Konjo, sebuah kelompok sub-etnis Bugis-Makassar yang sebagian besar penduduk di Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan, tetapi masih digunakan secara luas oleh orang Bugis dan Makassar, sebagian besar untuk transportasi antar-pulau, kargo dan tujuan

memancing di kepulauan Indonesia.

UNESCO menetapkan seni pembuatan perahu Pinisi sebagai Karya Agung Warisan Manusia yang Lisan dan Takbenda pada Sesi ke-12 Komite Warisan Budaya Unik pada tanggal 7 Desember 2017. Perahu bersistem layar Pinisi adalah perahu layar tradisional Bugis terbesar, dan juga merupakan perahu layar tradisional Indonesia yang terbesar.

Ada beberapa sumber dari internet yang mengatakan bahwa perahu jenis Pinisi sudah ada dari abad ke-14, dan mengaitkannya dengan naskah *Sureq Lagaligo* yang bercerita tentang kisah Sawerigading. Namun klaim itu terbukti mengada- ngada karena sudah dibantah oleh penelitian terhadap naskah itu sendiri. Nama Perahu dan perahu yang terdapat pada naskah itu adalah *Waka(q)*, *Wakka(q)*, *Wakang*, *Wanokanq*, *Padewakang*, *Joncongeng*, *Banawa*, *Pelapan Gkuru*, *Binannong*, *Pangati*, dan *Lopi*. Menurut Horst Liebner pada awalnya layar Pinisi dipasang ke atas lambung perahu padewakang dan sejenisnya; akan tetapi, ketika para pelaut dan pengrajin perahu semakin sadar atas cara pemakaiannya, lambung yang dipilih adalah jenis *Palari* saja tipe lambung yang sangat runcing dan *Palari'* itu memanglah yang paling sesuai dengan layar sekunar.

Evolusi ini terjadi dalam beberapa tahap: Tipe lambung *Padewakang* dirancang dengan lebih runcing dan ditingkatkan dengan beberapa papan tambahan yang menyebabkan dek haluan menjadi lebih rendah daripada dek utama dan buritan, dan

konstruksi balok-balok guling seolah-olah *Lerbang'* di belakang buritan perahu (*Palari Salompong Ambeng Rua Kali* istilah ini berasal dari Bahasa Konjo); berikutnya bagian geladak buritan (*ambeng*) diteruskan hingga balok-balok kemudi menyatu dengannya (*palari salompong*); dan tahap terakhir adalah meningkatkan tinggi haluan supaya seluruh geladak menjadi lurus. Tipe lambung terakhir ini digunakan sampai Perahu Pinisi diganti dengan tipe-tipe PLM, 'Perahu layar motor'.

Pada awal tahun 1970-an ribuan perahu Pinisi berlambung palari yang dapat memuat sampai 200 ton berat muatan, merupakan armada perahu layar komersial terbesar di dunia pada saat itu, sempat menghubungkan semua pelosok Samudera dan menjadi tulang rusuk perdagangan rakyat. Sebuah perahu bersistem layar Pinisi memiliki tujuh hingga delapan layar pada dua tiang, diatur dengan cara yang mirip dengan sekunar-keci: disebut '*sekunar*' karena semua layamya adalah layar 'depan-belakang', berbaris di sepanjang garis tengah dari lambung pada dua tiang; dan disebut '*keci*', karena tiang di buritan perahu agak lebih pendek daripada yang ada di haluan.

Dengan perkembangan waktu dan kepuasan kebutuhan, diperkirakan pada abad keenam belas, sebuah perahu besar yang dibuat dari papan kayu akan dibuat. Perubahan dari tahun ke tahun dan setelah periode pembangunan yang panjang, model salompong besar dengan kapasitas 30 ton dibuat pada akhir abad ke-19 atau awal abad ke-20, karena lambung perahu *Salompong* sangat besar, sehingga Layar dapat beralih ke layar dengan dua kutub dan tujuh

untai dalam bentuk penggalian *Shambhala*, yang disebut Pinisi *sombala*.

Dalam pengembangan lebih lanjut, perahu *salompoang* menggunakan langkah depan dianggap tidak lagi efektif dalam transportasi karena mereka mudah terhalang oleh gelombang laut dan dapat menimbulkan bahaya untuk keselamatan transportasi. Oleh karena itu, sekitar tahun 1920, *salompoang* direvisi lagi, haluan pada haluan menjadi rata, haluan meningkat menjadi lebih tipis, dan kecepatan perahu meningkat. Jenis baru ini disebut erahu *Paralli*, yang menggunakan layar seperti Lamborghini (dua-untai) dan ukurannya kurang dari 30 ton, sedangkan Perahu Parali besar (30 ton ke atas) menggunakan bipolar dan tujuh layar. Perahu Palari 30 ton ke atas kemudian disebut perahu Pinisi, dan akhirnya perahu Pinisi.

Sebelum meminta Pinisi, ada beberapa jenis perahu di Sulawesi-Selatan yang digunakan oleh penduduk pesisir untuk berbagai kebutuhan dan kegiatan sehari-hari. Karena mendesak permintaan, sarana transportasi terus berubah (menuntut) dalam hal teknologi, jenis dan jenis manufaktur.

Di Sulawesi Selatan, alat transportasi udara setelah digunakan rakit adalah perahu yang dibuat dari kayu gelondongan besar, biasanya disebut perahu mortir. Saat permintaan meningkat, pada abad ke-16, diharapkan perahu yang lebih besar akan terdiri dari papan kayu. Karena pertentangan tahun permintaan dan persyaratan pengembangan teknologi, pembaharuan melalui

pengembangan dan modifikasi, dibuat pada akhir abad ke-19, Menciptakan perahu Pinisi yang sangat terkenal.

Pinisi adalah hasil pengembangan dari tipe lama. Fitur utama dari tipe baru ini adalah dua tiang dan tujuh layar. Tiga layar segitiga meruncing terpasang di antara batang depan dan jembatan. Layar depan disebut *Cocoro Pantara*, layar tengah disebut *Cocoro Tangnga*, dan layar ketiga disebut *Tarengke*. Pada dua pilar utama, ada dua layar trapesium besar, layar tengah yang terhubung ke kutub depan disebut *Sombala Bakka* (layar besar), bagian belakang disebut *Sombala Riboko* (layar belakang), dan layar lebar ditampilkan di Segitiga di bagian atas kutub disebut *Tampasere*.

Kemampuan masyarakat Sulawesi-Selatan khususnya masyarakat Desa Ara untuk mengembangkan perahu yang lebih canggih telah diperoleh dengan hasil rasa, cipta, karya yaitu dengan munculnya Perahu Pinisi. Perahu ini sampai sekarang telah mengangkat nama dan derajat bangsa Indonesia khususnya Kabupaten Bulukumba ke panggung dunia.

Pinisi dapat diberikan sebagai simbol kemajuan teknologi yang luar biasa, masih sesuai dengan nilai seni dan budaya yang tinggi tradisional. Karena sifat Perahu tidak hanya digunakan oleh Pinisi, Hanya sebagai alat transportasi atau alat perdagangan yang tinggi. Karena sifat simbolisnya, ritual tradisional yang didasarkan pada iman atau kekuatan gaib diperlukan dalam proses yang disetujui dan dimulai dan digunakan.

Demikianlah perahu Pinisi berkembang terus baik model maupun pemanfaatannya. Pada tahun 1970-an telah dirintis adanya motorisasi perahu Pinisi dan sudah dilengkapi dengan perangkat alat navigasi. Hingga saat ini telah banyak Perahu Pinisi yang diproduksi menurut selera pemesan berdasarkan tujuan pemanfaatan perahu Pinisi tersebut.

Catatan sejarah menunjukkan bahwa perahu Pinisi adalah salah satu armada maritimnya Fleksibel dan mampu menangani lautan di seluruh nusantara. Dari awal hingga sekarang, Perahu Pinisi menjadi salah satu pendukung kepulauan ini. Keberadaan perahu Pinisi dan pelaut Bugis-Makassar sudah terkenal, dan peran perahu Pinisi harus menjadi alat transportasi untuk pulau-pulau.

Pinisi bagi orang-orang Tanah Beru bukan hanya karya peradaban manusia, tetapi juga kekuatan kerja manusia dan spiritualisme alam. Kekuatan-kekuatan ini tidak pernah terpisahkan dan memiliki hubungan sebab akibat. Alam telah mengajarkan orang di tiga desa untuk membuat kerucut pinus. Arief Saenong pernah mengatakan itu di zaman kuno Sawerigading (putra Raja Ruwu) jatuh cinta dengan saudara kembarnya, We Tenri Abeng. Karena mereka saudara dan saudari, cinta tidak bisa menyatu. Seharusnya Diminta Sawerigading menikahi sepupunya We Cudai Dg. Wajah Risopa (Putri Wahoe dari Tiongkok) mirip dengan Tianli Abeng, dan akhirnya Savile Gardin setuju. Untuk melewati Sawerigading, sebuah pohon besar ditebang Sebuah Perahu kecil yang tumbuh di hutan. Ketika pohon itu roboh, terjadilah gempa bumi, dan kemudian

ditelan bumi bersama dengan Nenek Sawerigading *La Toge Langi* (sebutan Batara Guru). Segera setelah itu, pohon itu berubah menjadi perahu besar, muncul kembali di pantai, pergi Sawerigading untuk pergi ke Cina, dan kemudian menikah dengan Vekudé. Suatu hari, Sawerigading kembali ke negaranya, dan dalam perjalanan Perahunya dilanda badai dan hancur berkeping-keping.

Fragmen-fragmen perahu terjebak di beberapa tempat, yaitu bagian tubuh Ara, bagian basah Tanah Lemo, layar Bira dan tali-temali. Ini adalah mitos yang potensial Orang-orang dari tiga desa Ara dan Tanah Lemo mahir dalam pembuatan perahu, sementara orang-orang Bira mahir berlayar. Beberapa orang di Desa Ara masih berpikir mereka tidak akan dapat memiliki perahu karena mereka ditakdirkan untuk menjadi perahu galangan. Galangan perahu berkata: "Allah tidak akan pernah memiliki perahu, jika mereka memiliki perahu, itu akan selalu ada Dipengaruhi oleh tenggelam atau bencana yang dilanda badai."

Perahu Pinisi sebagian besar dibuat dari kayu, yang berasal dari pohon khas (*Vitex cofassus*) di Bitti Sulawesi. Pohon itu juga dikenal dengan nama lokal sassuwar, gofasa, bitum, gupasa dan bana. Pohon itu telah ditetapkan sebagai flora dari Provinsi Gorontalo, bernama Gupasa atau Gofasa. Di Bulukumba dan tempat-tempat lain di Sulawesi-Selatan, pohon gupasa ditanam sebagai hutan rakyat. Tanaman tersebut menyebar di Kabupaten Kabupaten di Sulawesi Selatan. Bantaeng, Enrekang, Bone, Bulukumba, Sidrap dan Selayar.

B. Pembuatan Perahu Pinisi

Sebelum masuk ke dalam proses pembuatan Pinisi, kita terlebih dahulu mengenal sistem manajemen pertukangannya. Hal ini dikarenakan dalam pembuatan Perahu diperlukan sekelompok tukang yang tidak sedikit sehingga diharuskan untuk memiliki pola manajemen yang tertata rapi untuk menjaga keharmonisan dalam komunitas tukang. Walaupun struktur ini bukan sesuatu yang resmi atau baku, namun ketaatan pada sistem dan struktur kerja tetap dipatuhi. Secara sederhana struktur tersebut terdiri dari *Punggawa* atau *Panrita* (kepala tukang), *Sawi* (tukang) yang terdiri *Sawi Kabusu* dan *Sawi Pemula*, *Sambalu* (pemilik Perahu) dan *Ledeng* yang merupakan dewan musyawarah. Dua unsur terakhir yakni sambalu dan ledeng.

Pembuatan perahu Pinisi sendiri terdiri dari tiga tahap, yaitu pengolahan kayu, pembuatan Perahu, dan peluncuran Perahu. Berikut adalah ketiga tahap proses pembuatan tersebut. Pengolahan kayu untuk membuat sebuah Perahu Pinisi dibutuhkan bahan baku kayu yang diolah dari hutan yang memiliki jenis kayu tertentu. Kayu untuk bahan baku perahu biasanya dipilih yang tidak mudah pecah, kedap air, dan tidak dimakan kutu air (*rutusu*). Pada umumnya jenis kayu yang sering dipakai adalah jenis kayu suryan (*Vitoe Cavansus Reinw*). Kayu jenis ini merupakan yang paling baik, sebab di samping tahan dan tidak mudah pecah jenis kayu ini juga mudah diperoleh. Selain jenis kayu tersebut juga dipilih kayu jati (*Tectona Grandis*), ulin (*Ensideroxy Lon Zwagerf*), kesambi dan bayam. Khusus untuk bahan

papan, kamar, dan sebagainya dipergunakan kayu cokke (sejenis kayu bakau) dan kayu cempaga (*Petrocarpus Indiculwild*). Selain kualitas dari jenis kayu, kayu juga dilihat dari umur kayu tersebut.

Untuk pembuatan perahu besar misalnya, memerlukan kayu yang berumur sekitar 50 tahun, sedangkan untuk pembuatan perahu kecil, kayu yang berumur 25 tahun sudah dianggap memenuhi syarat. Kayu yang telah dipilih untuk pembuatan Perahu itu kemudian dipotong-potong menjadi bentuk balok. Balok-balok tersebut kemudian diangkut ke pinggir sungai atau jalan yang disebut Appaturung. Pengangkutan kayu-kayu ke tempat pembuatan (*Bantilang*) dilakukan dengan menggunakan mobil, tongkang, Perahu, atau perahu. Pengangkutan bahan baku ke bantilang biasanya diatur sedemikian rupa dengan mendahulukan komponen yang lebih dahulu dikerjakan. Dalam proses pembuatan perahu, yang pertama kali dibuat/dikerjakan adalah pemasangan *kalebiseang* (lunas).

Pada pembuatan perahu tradisional, lunas perahu terdiri dari tiga potong balok dengan ukuran sesuai dengan kapasitas Perahu yang diinginkan. Saat dilakukan pemotongan, lunas diletakkan menghadap timur laut. Balok lunas bagian depan merupakan simbol lelaki. Sedang balok lunas bagian belakang diartikan sebagai simbol wanita. Usai dimantrai, bagian yang akan dipotong ditandai dengan pahat. Pemotongan dilakukan menggunakan gergaji dan penegerjaanya harus dilakukan sekaligus tanpa boleh berhenti. Itu sebabnya untuk melakukan pemotongan harus dikerjakan oleh

orang yang bertenaga kuat. Demikian selanjutnya setiap tahapan selalu melalui ritual tertentu.

Lunas tersebut kemudian diperkuat dengan pemasangan papan *Pangepek* serta pemasangan *Sotting* atau *Linggi*. Profil Budaya dan Bahasa Kab. Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan 57 Setelah pembuatan lunas perahu maka kemudian dibuatlah dinding perahu atau disebut juga dengan badan perahu. Dinding perahu dapat dibedakan atas *papan terasa* (papan keras atau dasar) dan *papan lamma* (papan lemah). *Papan terasa* adalah susunan papan lambung perahu bagian bawah yang selalu terendam air. Oleh karena posisinya itu, maka papan terasa harus terdiri dari jenis kayu yang memenuhi kualitas dan syarat tertentu.

Papan *lamma* atau papan lemah adalah susunan papan dinding perahu bagian atas untuk mengikat papan terasa. Ukurannya jauh lebih panjang dari papan terasa sehingga harus lentur agar mudah dilengkungkan mengikuti bentuk perahu. Papan terasa biasanya terdiri dari sebelas atau tiga belas urat atau susun yang tergantung dari bobot Perahu sedangkan papan lamma hanya terdiri dari tiga atau lima susun sesuai bobot perahu. Akan tetapi Pinisi dengan ukuran dua ratus ton ke atas biasanya menggunakan papan lamma lebih dari lima lajur tergantung dari lebar papan. Tahap selanjutnya dalam pembuatan Perahu Pinisi adalah pemasangan rangka.

Rangka pada perahu tradisional hanya sebagai pengukuh

atau pengukut dinding perahu. Oleh karena itu pembuatan rangka perahu dilakukan setelah pemasangan dinding perahu. Hal ini berbeda dengan prinsip pembuatan perahu modern yang memasang rangka sebelum membuat dinding Perahu. 58 Profil Budaya dan Bahasa Kab. Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan Rangka Perahu terdiri dari dua bagian, *kelu* dan *Soloro*. *Kelu* adalah balok yang dipasang melintang pada kiri dan kanan lambung, mirip dengan huruf V. *Soloro* merupakan bagian yang berada di antara dua *Kelu*, namun dipasang tidak melintang seperti *kelu* namun ujungnya hanya sampai di pinggir lunas.

Balok-balok *kelu* dan *Soloro* sengaja dipilih dari kayu bengkok alami dan disesuaikan dengan lambung Perahu. Pada tempat tertentu penyambung *kelu* dan *Soloro* terdapat beberapa batang *Soloro* yang dipasang mencuat ke atas sekitar 40-50 cm melewati papan tarik (pinggir paling atas Perahu) yang dinamakan tajuk. Fungsi utama tajuk adalah sebagai tempat mengikat tali perahu yang jumlahnya sekitar empat belas buah pada tiap sisi untuk perahu Pinisi dengan bobot seratus ton. Pemasangan rangka secara keseluruhan diselesaikan setelah papan lamma dipasang. Setelah seluruh balok terpasang maka beberapa *Sawi* ditugaskan untuk memasang *naga-naga* dan *bua-buaya*. *Naga-naga* adalah balok khusus yang dipasang membujur searah lunas dari depan dan belakang dan bertumpu pada *kelu*. Sedangkan fungsi *bua-buaya* adalah balok yang dipasang di atas *kelu* mengikuti bentuk muka dan belakang.

Selanjutnya masuk ke pada tahap pembuatan *Lepe*. *Lepe* adalah lembaran kayu dengan ukuran khusus yang dipasang di atas balok rangka dan berfungsi untuk merangkai/ saling menguatkan papasan rangka Perahu. Profil Budaya dan Bahasa Kab. Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan 59 Untuk itu diperlukan kayu yang cukup panjang dan lentur dengan lebar yang bervariasi tergantung dari besarnya Perahu. Jumlah lajur lepe pada sebuah perahu tidak tetap tergantung dari kapasitas perahu. Sedangkan lajur lepe yang paling atas disebut sebagai lepe kalang, sebab akan berfungsi sebagai sebagai tumpuan *Balok Kalang* (dek). Oleh sebab itu lepe kalang dibuat dengan ukuran yang lebih tebal dari *lepe* biasa. Dengan *Lepe Kalang*, maka balok kalang sudah dapat dipasang. Kalang ialah balok dengan ukuran khusus yang dibentuk agak cembung pada bagian atasnya dan dipasang melintang pada kiri dan kanan perahu. Fungsinya adalah untuk memperkuat dinding perahu dan juga sebagai landasan dari dek Perahu.

Ujung *Kalang* bertumpu pada *Lepe Kalang* dan dikuatkan dengan pasak kayu atau baut. Setelah pemasangan *Kalang* telah selesai, maka dipasang pula *Bangkeng Salara*, yaitu beberapa pasang balok dengan ukuran dan kualitas tertentu, yang akan berfungsi sebagai tumpuan/pondasi tiang utama. Untuk tiang depan terdapat tiga pasang bangkeng salara sedangkan pada tiang belakang hanya terdapat satu pasang. Pemasangan bangkeng salara ini membutuhkan keahlian khusus sebab apabila terjadi kesalahan akan dapat mempengaruhi mobilitas perahu. Ujung paling bawah *Bangke Salara* bertumpu pada *Kelu* dan diapit oleh dua balok melintang pada

lambung perahu, sedangkan pada bagian atas diapit oleh kalang kemudian diperkuat oleh pallu-pallu.

Pada pemasangan *Bangkeng Salara*, beberapa *Sawi* ditugaskan untuk memasang balok pinggiran Perahu. Komponen ini dipasang jika balok kalang sudah terpasang seluruhnya. Fungsi balok-balok ini adalah sebagai lis pinggir perahu. Balok-balok dipasang mengikuti bentuk atau lengkungan di pinggir perahu yang bertumpu pada papan *Tari'* dan *Ujung Kalang*. Apabila pemasangan kalang dan balok-balok telah selesai, sebagai *Sawi* ditugaskan untuk memasang *Papan Katabang* (lantai dek Perahu). *Katabang* mulai dipasang di pinggir perahu sampai seluruh permukaan tertutup kecuali pintu. Teknik pemasangan papan katabang sama dengan pemasangan terasa, yaitu dirapatkan dengan dan sambungan papan dilapisi agar tidak kemasukan air. Sesudah pemasangan papan katabang masih ada tahap pembuatan *Anjong*.

Anjong adalah sebatang balok dengan ukuran dan bentuk khusus (bulat) yang dipasang mencuat di bagian depan perahu Pinisi. Fungsi *Anjong* ialah sebagai tempat mengikatkan tiga lembar layar depan perahu, selain itu fungsi anjong juga untuk memperindah tampilan Perahu Pinisi. Setelah semua pekerjaan telah dilakukan, tahap selanjutnya dalam pembuatan badan perahu sebelum diluncurkan adalah menyumbat seluruh persambungan papan agar tidak kemasukan air. Bagian yang disisip bukan hanya dinding perahu namun juga lantai perahu atau *Katabang*. Setelah seluruh sambungan kayu disumbat profil budaya dan bahasa Kab. Bulukumba Provinsi

Sulawesi Selatan 61 selajutnya dipasangi *Gala-Gala* yaitu damar yang ditumbuk halus dan dicampur dengan minyak tanah. Tahap akhir dari pembuatan Perahu Pinisi adalah allepa. Seluruh permukaan papan terasa ditutup dengan dempul yang dibuat oleh campuran kapur dengan minyak kelapa, kemudian ditumbuk oleh beberapa orang selama beberapa jam.

C. Peluncuran Perahu Pinisi

Peluncuran Perahu biasanya dilakukan pada siang hari dengan memilih hari tertentu menurut kebiasaan orang Bugis Makassar. Pada malam hari sebelum peluncuran biasanya diadakan upacara yaitu upacara ***Ammossi'*** dan ***Appassilli***. Beberapa hari sebelum peluncuran dilakukan beberapa persiapan seperti memasang *Kengkeng Jangang* di kiri kanan perahu. *Kengkeng Jangan* adalah balok-balok besar dan panjang yang biasanya dipasang agar Perahu tidak rebah atau miring saat didorong. Kegiatan peluncuran ini melibatkan cukup banyak orang dengan biaya yang cukup besar. Untuk mendorong perahu dengan ukuran seratus ton, setidaknya dibutuhkan tenaga manusia lebih dari seratus orang. Karena banyaknya orang yang akan membantu, maka pada hari itu pemilik Perahu mengadakan pesta dengan memotong kambing atau kerbau. Setelah diluncurkan, maka perahu Pinisi tersebut siap untuk mengarungi lautan Nusantara

Annyorong Lopi termasuk kedalam Domain Adat Istiadat Masyarakat, Ritus dan Perayaan-perayaan. Secara harfiah *Annyorong Lopi* terdiri atas dua kata, yaitu *Annyorong* (mendorong) dan *Lopi*

(Perahu). Jadi, *Annyorong Lopi* berarti mendorong perahu atau biasa pula disebut peluncuran perahu. *Annyorong Lopi* adalah suatu aktivitas ritual yang dilakukan oleh masyarakat Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba, sebagai suatu tanda syukur atas selesainya suatu kegiatan pembuatan Perahu, dan Perahu tersebut akan dioperasikan di laut. Hal ini didasarkan oleh sistem kepercayaan yang dianut pada masyarakat Bugis, yang menyatakan bahwa segala sesuatunya yang dilakukan oleh manusia di dunia adalah kehendak oleh Tuhan Yang Maha Kuasa. Oleh karena itu, setiap aktivitas yang relatif berskala besar dan berhasil diwujudkan, senantiasa dilakukan upacara syukuran, sebagai pertanda terima kasih kepada Tuhan atas berkah yang diberikan kepadanya.

Prosesi upacara *Annyorong Lopi* sendiri terdiri dari atas empat tahapan. Tahap pertama, sore hari dilakukan acara penyembelihan hewan kurban (sehari sebelum Perahu peluncuran). Tahap kedua, acara syukuran yang dirangkaikan dengan acara *Songka Bala* (tolak bala). Acara ini dilakukan pada esok pagi pada hari peluncuran. Tahap ketiga, pembuatan *Ammossi* (membuat pusat Perahu), dilakukan setelah acara pembacaan kitab *Al-Barazanji* dan *Songka Bala* selesai. Kemudian tahap keempat, yang merupakan inti dari semua rangkaian upacara yakni peluncuran Perahu.

Diperlukan dua macam keahlian dalam membuat perahu Pinisi. Keahlian yang dimaksud adalah keahlian teknis, adalah keahlian dalam merancang dan memilih kayu yang akan dipergunakan untuk membuat perahu. Tentunya jenis kayu yang

kuat dan benar-benar tahan di air, terutama kayu yang akan menjadi badan Perahu (*Kalibiseang*) merupakan kayu utama yang dipasang di haluan dan digunakan untuk menyatukan lembaran-lembaran papan yang akan membentuk lambung perahu. Jika pekerjaan ini selesai, barulah kemudian membuat dinding atau badan atau lambung perahu. Saat ini, pengerjaan lambung perahu biasanya dengan menggunakan bor listrik. Tujuannya untuk melubangi kayu sehingga dapat dipasangi baut agar lembaran-lembaran kayu tidak terlepas dan lambung menjadi lebih kuat.

Pengerjaan rangka perahu dilakukan kemudian, setelah lambung perahu diperkirakan sudah kuat. Begitu rangka perahu selesai, baru dikerjakan papan *Katabang* (dek) perahu dengan terlebih dahulu dibuat penahan (*Palleppe*) agar proses pembuatan papan perahu bisa lebih kuat. Setelah ini, barulah dikerjakan pembuatan *Ambeng Geladak* kamar-kamar perahu. Setelah itu dilakukan pemasangan tiang layar, *Anjong*, *Guling* kemudian memasang jangkar, mendempul dan mencet. Menurut Amiwati *et.al* (2016), dalam pembuatan perahu Pinisi telah terjadi banyak perubahan, dimulai dari layar tunggal, kemudian menjadi layar tiga dan hingga sekarang menjadi perahu berlayar tujuh dengan dua tiang utama. Dua tiang utama pada layar berarti kalimat *Syahadat* dan tujuh layar perahu berarti Surah *Al-Fatihah* yaitu ada 7 ayat dalam Surah *Al-Fatihah*. Dalam artian lain yaitu tujuh layar menandakan bahwa nenek moyang telah mengarungi tujuh samudera luas.

Perubahan juga terjadi pada bagian belakang bodi perahu yaitu dulunya bagian belakang sama dengan bagian depan perahu yang bentuknya runcing. Saat ini, bentuk belakang sudah berubah menjadi tumpul atau bentuknya melebar. Perubahan tersebut terjadi karena dipengaruhi juga oleh perubahan perahu yang dulunya tidak menggunakan mesin atau generator penggerak. Tetapi sekarang, Pinisi sudah dilengkapi dengan generator agar perahu lebih laju karena sudah memiliki bantuan penggerak dan mesin atau generator. Dari perubahan yang sangat mencolok yang dijelaskan tadi, sangat menguntungkan pembuat Perahu sendiri karena tidak terlalu rumit.

Dalam pembuatan bodi atau lambung perahu khususnya bodi bagian belakang yang menggunakan model runcing membutuhkan tafsiran yang cermat dan memakan waktu yang lama, terutama dalam proses pembengkokan atau pembelokan pemotongan kayu yang akan digunakan pada bagian belakang. Sisa-sisa kayu juga sedikit berkurang karena kayu pada bodi bagian belakang pemotongannya sudah tidak dibengkokkan, jadi tidak terlalu banyak sisa- sisa bahan baku potongan kayu yang terbuang. Terdapat banyak keuntungan yang diperoleh dari perubahan- perubahan tersebut, khususnya perubahan bodi bagian belakang perahu sehingga pembuatan bodi perahu Pinisi lebih cepat selesai dibandingkan dengan model bodi sebelumnya.

Dengan perubahan - perubahan yang terjadi pada pembuatan Pinisi, menyebabkan perahu Pinisi sekarang lebih tangguh

dibandingkan sebelumnya. Letak ketangguhannya yaitu (1) dengan layar yang digunakan oleh Pinisi sekarang menyebabkan perahu berlayar lebih tangguh dalam melawan ombak, juga lebih kuat dikarenakan selain memiliki banyak layar juga karena bentuk dan penyusunan layar dibuat sedemikian rupa untuk melawan angin yang kencang agar pada saat diterjang ombak dan angin, perahu tidak oleng dan tetap mempertahankan keseimbangannya; (2) Kini Pinisi sudah dilengkapi dengan mesin penggerak yaitu generator, sehingga laju atau kecepatan Pinisi makin bertambah dibandingkan sebelumnya yang hanya memiliki layar saja.

Keahlian magis dalam pembuatan Pinisi juga diperlukan. Menurut Pelly (1975). Keahlian magis meliputi berbagai mantera, doa, yang menciptakan keserasian segitiga antara pemilik (*Sombala*), Perahu, dan *Punggawa* (kepala tukang), pantangan/pemali, dalam proses pembuatan perahu dan peluncurannya ke laut. Kedua keahlian ini saling menopang dan mendukung. Keterpaduan kedua keahlian inilah menentukan kesempurnaan kualitas dan tingkat kepercayaan pemilik perahu. *Punggawa* merupakan pribadi yang dianggap memiliki kedua keahlian ini. Dalam diri seorang *Punggawa* terpatri kedua otoritas keahlian tersebut. Oleh karena itu, *Punggawa* merupakan tokoh sentral yang sangat berpengaruh dalam proses pembuatan Perahu. Pengaruh Islam tampak dalam mengisi dan mewarnai kapasitas keahlian kedua (magis). Keahlian ini memegang peranan dalam menentukan tingkat kepercayaan terhadap kesempurnaan perahu yang dikerjakan oleh tim *Punggawa* secara keseluruhan.

Sebagai tokoh utama dalam pembuatan perahu, *Punggawa* merupakan pemimpin dari satu unit pertukangan Perahu. Tukang yang lain disebut *sawi*, mereka diperbantukan dalam unit pertukangan yang sekaligus merupakan unit pendidikan keterampilan profesional (*Apprenticeship*). Kedudukan *sawi* didasarkan pada tingkat senioritas dan keterampilan/keahlian mereka yang sekaligus menunjukkan presentase penghasilan mereka dalam unit pertukangan tersebut. Tukang yang termuda disebut *sikasusu*, yang berarti seperempat (karena upah yang mereka terima besarnya seperempat dari tukang biasa), kemudian berturut-turut *Sipolong/setengah*, *Tellung Kasusu/tiga perempat*, dan *Sawi Sembarang/tukang ahli* yang dapat mengerjakan sembarang pekerjaan'.

Sebuah unit pertukangan Perahu biasanya berjumlah 9-11 orang yang terdiri dari seorang *Punggawa*, 5-7 *Sawi Sembarang*, 3-5 orang *Sipolong* dan *Tellung Kasusu*, dan 1-2 orang *Sikasusu*. Unit kerja pertukangan ini biasanya juga menggambarkan unit kerabat keluarga besar orang Ara. Unit kerja ini terdiri dari kakek, ayah, anak/kemanakan, ipar, atau menantu, dan cucu; orang yang paling jauh adalah teman sekampung. Kedudukan *Punggawa* dapat dijabat oleh seorang yang berstatus kakek, ayah atau anak tertua yang telah menjadi *Punggawa*. Kalau sang anak berfungsi sebagai *Punggawa* dalam satu unit kerja, maka ayah, kakek atau paman yang turut dalam unit kerja itu berstatus sebagai *Sawi Sembarana*.

Orang kedua yang mempunyai kedudukan penting dalam unit

pertukangan perahu ini ialah *Sombalu* pemilik perahu. Selama proses pembuatan perahu *Sombalu* atau wakilnya memerlukan untuk hadir setiap harinya. Dia mengawasi seluruh proses pembuatan perahu, terutama mencek dan mendiskusikan masalah yang bertalian dengan gaya (*style*) Perahu dan bahan perkayuan yang dibutuhkan. *Sombalu* juga bertanggung jawab atas keperluan konsumsi (makanan sehari-hari) dan uang yang diperlukan *Punggawa* dan *Sawi*. Namun, secara hierarkis *sombalu* tidak membawahi *Punggawa* dan tidak berhak memberikan instruksi langsung kepada *sawi* atau pekerja lainnya dalam unit pertukangan tersebut tanpa diketahui atau disetujui oleh *Punggawa*.

Menurut Pelly selanjutnya, antara *Punggawa* dan *Sombalu* terjalin hubungan magis yang erat. Keduanya yakin bahwa sebuah Perahu yang kuat dan tangguh di tengah lautan tidak hanya ditentukan oleh faktor teknis, yang menyangkut masalah kualitas perkayuan, konstruksi, gaya dan manajemen Perahu, tetapi juga ditentukan oleh faktor magis, yaitu kekuatan "dalam" (*supernatural*) yang melekat pada perahu itu. Di tengah lautan kedua faktor inilah yang menentukan ketangguhan dan keselamatan Perahu. *Punggawa* adalah orang yang memiliki keahlian teknis dan magis yang diperlukan dalam pembuatan perahu. *Sombalu* sebagai pemilik harus menjalin "keserasian magis" dengan sang *Punggawa* agar perahu yang dimilikinya nanti membawa tuah dan keberuntungan.

Mendorong Perahu ke lautan (*Anyorong Lopi*) merupakan tahapan terakhir dalam aktivitas pembuatan Pinisi sampai pelepasan

ke laut dalam. Kegiatan ini biasanya dilakukan pada pagi hari di *Bantilang*. Acara mendorong perahu dipimpin oleh seorang Iman, dibantu oleh para *Sawi* serta masyarakat setempat. Ritual pelepasan Pinisi yang baru dibuat, sebenarnya sudah dimulai pada malam hari sebelum digelar ritual menolak bala yang oleh masyarakat disebut *Appasilli* dan *Ammosi*. Jika para sawi dan masyarakat sudah berkumpul, acara mendorong Pinisi pun segera dimulai dengan komando penghulu *Syarak* (Imam) yang menjadi pemimpin acara berteriak *Laailambaaateee!!!* Aba-aba, bahwa acara mendorong Perahu pun dimulai. Sementara itu gong terus dibunyikan dengan suara *Bertalu-Talu..* Teriakan penghulu yang kedua merupakan aba-aba yang terakhir untuk bersiap. Teriakan ini mendapat sahutan yang gemuruh, *Taratajooo!!!* (maksudnya kami sudah siap).

Kemudian penghulu *Syarak* membaca doa secara Islam, sesudah itu langsung memberi komando pertama: *Laarilambaaateee!!!* ke kanan Perahu. Hadirin menyahut *Taratajooooo!!!!* kami siap!. Komando terakhir menggema dengan suara tinggi: *Oooooorilailahaaaaa!!!* Hadirin segera menyahut: *Heeembaaaa!!!!* hayo! Kemudian serentak mereka mendorong atau menarik sambil berteriak bersama-sama: *Hela, Helaa, Helaaaa!* dan seterusnya sampai perahu berciut-ciut meninggalkan *Gallasara* (sejenis kayu gelondongan bulat yang disusun melintang tepi laut seperti roda yang dapat menggelinding apabila dilalui lunas perahu yangdidorong).



BAB III

PINISI: KEBERLANJUTAN DAN FUNGSI

A. Perahu Pinisi dan Masanya



Foto: Model Perahu Pinisi

Suku bangsa Bugis-Makassar sejak lama dikenal sebagai pelaut ulung, manusia ulet/kuat dan tahan uji diberbagai ruang kehidupan. Banyak data-data yang menguraikan kehebatan mereka dalam mengarungi laut dan samudera. Bahkan beberapa naskah menuliskan bahwa pelaut Bugis mampu berlayar ke berbagai belahan dunia. Pelayaran historiknya tercatat sampai Vancouver di benua Amerika, benua Australia, Madagaskar di Afrika, dan benua

lainnya. Catatan tersebut merupakan bukti keperkasaan pelaut suku bangsa Bugis-Makassar di wilayah maritim dunia. Dengan semboyan **“Kualleangi Tallanga Natowalia”** (lebih kupilih Tenggara (dilautan) daripada harus kembali (ke-pantai), pelaut-pelaut Bugis mampu menaklukkan kerasnya lautan. Dan kini, Perahu tradisional yang mengantarkan pelaut-pelaut ulung Bugis sekarang sudah diakui dunia sebagai warisan budaya tak benda.

Pada dasarnya Pinisi merupakan perahu yang sering digunakan sebagai alat transportasi untuk membawa barang-barang perniagaan serta penumpang antar pulau. Jenis Perahu ini menjadi sangat terkenal karena bentuk dan kekuatannya dapat diandalkan untuk mengarungi lautan dalam jarak yang jauh. Pinisi adalah Perahu tradisional berbahan dasar kayu. Ahli-ahli pembuat Pinisi atau dalam bahasa lokal disebut dengan *Panrita Lopi'* merupakan orang pilihan yang tidak sembarang orang mempunyai pengetahuan tentang pembuatan Pinisi. Pengetahuan dan keahlian dalam membuat Perahu khususnya jenis Pinisi merupakan ketrampilan yang diwariskan secara turun temurun, dari generasi ke generasi.

Secara konsepsi, Pinisi identik dengan tradisi yang melekat dalam kehidupan suku bangsa Bugis-Makassar. Dalam pembuatannya, Pinisi tidak pernah terlepas dari unsur nilai-nilai budaya setempat yang merupakan modal dasar kebudayaan daerah yang melekat dalam kehidupan sehari-hari. Pembuatan film kesejarahan terkait kebudayaan Pinisi di Kabupaten Bulukumba merupakan upaya pendokumentasian serta pelestarian nilai-nilai

luhur budaya masyarakat maritim.

Di ceritakan dalam epos *I Lagaligo*, bahwa perahu Pinisi adalah jenis perahu yang digunakan oleh Sawerigading yang melakukan pelayaran dari Luwu ke Cina dengan maksud untuk melamar putri raja bernama We Cudai. Sawerigading melamar putri Cina tersebut karena disuruh oleh ayahnya berhubung Sawerigading di negeri asalnya ternyata tertarik pada adiknya sendiri dan mau mempersuntingnya. Untuk menghindari *incest* atau perkawinan yang sesungguhnya tidak diperbolehkan oleh adat.

Muhammad Salim (1987) yang mentranskrip naskah *Galigo*, mengungkapkan, Sawerigading menanyakan kepada orang tuanya tentang saudara kembarnya, bahkan beliau sendiri mencari dan menemukannya duduk diapit oleh dayang-dayang dan pelayan istana. Orang tuanya telah menasehatinya agar maksud mengawini saudaranya itu jangan dituruti, sebab merupakan pantangan tanah dan sumber malapetaka kerajaan. Sembilan hari sembilan malam Sawerigading membungkus diri, kaki sampai kepala tertutup rapat sambil terus menerus menngucurkan air mata memikirkan nasibnya.

We Tenriabeng sendiri datang membujuk saudaranya dengan perkataan yang lemah lembut. Sawerigading pun meminta kepada We Tenriabeng agar mengabulkan permintaannya (kehendaknya), tidak usah memperdulikan apakah hal itu merupakan pantangan. Biarlah pantangan itu dilalui, biarlah orang ware dan Luwu tidak menyetujuinya, Sawerigading berjanji akan membuatkan istana

seratus petak, atau membawanya ke Wadeng Tompo Tikka, Gima, Pujananti atau sekaligus ke *Boting Langi'*.

Dijawab oleh We Tenriabeng bahwa jangan diulang perkataan yang demikian, pemali tanah pantangan negeri, Sang Hiyang Sri tak akan menjadi, tak ada yang dapat melalui kerongkongan, bahkan semua penghuni kolong-kolong langit dan makhluk bumi tidak menghendaki perkawinan antara dua orang bersaudara.

Juga diberitahukan bahwa jika hanya bentuk tubuhnya yang selalu dikenang, wajahnya yang diingini, di Cina ada seorang bangsawan tinggi yang bernama I We Cudai, panggilannya *Daeng Ri Somp*a, mewarisi payung kebesaran. Bentuk tubuhnya persis sama, berdiri sama tinggi, duduk sama rendah. Lebih baik itulah yang dilamar, andai kata diragukan dapat dibawa serta sebuah gelang, sebetuk cincin. Kalau tidak cocok dengan segera kembali ke Luwu. Pantangan tana, pemali Luwu adat istiadat istana tidak usah dihiraukan lagi.

Diceritakan, Sawerigading pun berlayar ke Negeri Cina. Ia pun sebelum berangkat bersumpah hancur dengan keturunannya, padam bak pelita pecah berantakan bagai tungku tanah, kalau kembali lagi. Pengiring yang mendengar sumpahnya itu menangis, begitupun kedua orang tuanya. Dalam pelayarannya kembali ke Luwu, tanah tumpah darahnya, perahu Sawerigading dihantam gelombang besar di perairan Selat Selayar. Adapula yang menyatakan di perairan Tanjung Bira. Sebagai akibat melanggar sumpah, perahu

Sawerigading pun pecah yang konon terdampar di tiga wilayah, yaitu Ara, Tana Lemo dan Bira. Disinilah awal mula cerita perahu Pinisi.

Keahlian orang Bira sebagai pembuat perahu Pinisi diakui oleh orang Bugis-Makassar. Keahlian mereka memonopoli secara turun-temurun. Banyak legenda dan cerita rakyat yang mengungkapkan tentang asal-usul keahlian ini. Umumnya orang Ara percaya bahwa keahlian mereka dalam membuat perahu berasal dari menduplikat perahu Sawerigading, raja Bugis pertama yang berasal dari langit, (*La Toge Langi*) yang bergelar Batara Guru (Abidin 1973:5). Menurut legenda tersebut perahu ini terdampar di pantai Ara. Orang Ara kemudian mengumpulkan kepingan-kepingan perahu ini dan menjadikannya sebagai model pertama perahu Pinisi. Dinyatakan, bahwa sebelumnya orang Ara hanya mampu membuat perahu-perahu kecil dari sebatang kayu yang dikerok, seperti perahu-perahu geronggong dan lesung yang digunakan oleh nelayan-nelayan penangkap ikan di Sulawesi Selatan. Demikianlah legenda, yang kemudian dikenal sebagai legenda Sawerigading itu, telah dijadikan sarana untuk mempertahankan hak historis untuk memonopoli keahlian membuat perahu Pinisi berketurunan. Hanya orang kampung Ara yang "dibenarkan" mewarisi keahlian membuat perahu Pinisi (Pelly 1975).

Begitupun menurut Tosibo (2009), bahwa, kemahiran orang Ara di Bulukumba membuat perahu tradisional, bersumber dari bahtera Sawerigading yang telah porak poranda diterjang badai ketika hendak menyeberang ke pulau Selayar. Kepingan-kepingan

bahtera itu terdampar di pantai Ara Bulukumba. Di tempat inilah Sawerigading yang dibantu oleh orang Ara merakit kembali bahteranya sampai utuh kembali. Kemahiran itulah yang diwarisi oleh orang Ara.

Sebenarnya, sebelum tragedi terdamparnya kepingan perahu Sawerigading, masyarakat pantai di daerah Ara, Tana Lemo dan Bira sudah biasa membuat perahu kecil-kecil sebagai sarana untuk berlayar dan menangkap ikan. Dengan demikian, pembuatan perahu Pinisi, bukanlah pekerjaan yang benar-benar baru.

Pada mulanya, perahu tersebut hanya dibuat dengan menggunakan layar satu atau layar panjang yang dinamakan Palari dengan ukuran 10m-15m memuat muatan hingga 30 ton, kemudian dibuat yang lebih kuat lagi menjadi layar tiga (*Lamba/Lambo*) yang dapat memuat 60 ton dan akhirnya hingga sekarang, Pinisi yang berlayar tujuh yang dapat memuat 150 ton muatan. Namun demikian, menurut Ambari (2017) mengutip Abd. Rahman Hamid, bahwa perahu Pinisi sejak muncul sudah menggunakan dua tiang dan tujuh layar. Itu bermakna, bahwa perahu tersebut berlandaskan pada dua kalimat syahadat (dalam agama Islam) dan tujuh ayat surat *Al-Fatihah* dalam kitab suci Al-Quran. Adapun, dua tiang layar utama dan tujuh buah layar itu, kata Rahman, letaknya tiga, ada di ujung depan perahu, dua di depan, dan dua lagi di belakang perahu. Sementara, layar yang digunakan adalah jenis sekunar. Selain mengambil filosofi dan Al-Quran, penggunaan dua tiang dengan tujuh layar, menurut Rahman, juga mengartikan bahwa suku Bugis di masa lalu mampu

mengarungi samudera luas yang jumlahnya ada tujuh di dunia.

Sebelum menggunakan perahu Pinisi, Rahman menjelaskan, suku Bugis dan Makassar biasa menggunakan perahu *Padewakang* sebagai perahu untuk mencari teripang ke perairan yang jauh. Dengan perahu tersebut, di masa lalu, para pelaut Bugis dan Makassar sanggup menjelajah jauh hingga ke perairan di Australia Utara. Dari berbagai literatur yang ada, kata *Padewakang* sendiri, bisa diartikan sebagai perahu kecil atau perahu bercadik. Ada yang berpendapat, perahu tersebut tidak lain adalah perahu berukuran kecil yang berlayar menggunakan layar persegi dan melintang. Sementara, pendapat lain, mengemukakan bahwa *padewakang* tidak lain adalah perahu berukuran besar yang digunakan pada abad 19 dengan fondasi dua hingga tiga tiang layar, berlayar persegi, dan berhaluan tinggi.

Diperlukan dua macam keahlian dalam membuat perahu Pinisi. Keahlian yang dimaksud adalah keahlian teknis, adalah keahlian dalam merancang dan memilih kayu yang akan dipergunakan untuk membuat perahu. Tentunya jenis kayu yang kuat dan benar-benar tahan di air, terutama kayu yang akan menjadi badan perahu (*Kalibiseang*) merupakan kayu utama yang dipasang di haluan dan digunakan untuk menyatukan lembaran-lembaran papan yang akan membentuk lambung perahu.

Jika pekerjaan ini selesai, barulah kemudian membuat dinding atau badan atau lambung perahu. Saat ini, pengerjaan lambung

perahu biasanya dengan menggunakan bor listrik. Tujuannya untuk melubangi kayu sehingga dapat dipasang baut agar lembaran-lembaran kayu tidak terlepas dan lambung menjadi lebih kuat.

Pengerjaan rangka perahu dilakukan kemudian, setelah lambung perahu diperkirakan sudah kuat. Begitu rangka perahu selesai, baru dikerjakan papan *Katabang* (dek) perahu dengan terlebih dahulu dibuat penahan (*Palleppe*) agar proses pembuatan papan perahu bisa lebih kuat. Setelah ini, barulah dikerjakan pembuatan ambeng geladak kamar-kamar perahu. Setelah itu dilakukan pemasangan tiang layar, *Anjong*, guling kemudi memasang jangkar, mendempul dan mencet.

Menurut Amiwati *et.al* (2016), dalam pembuatan perahu Pinisi telah terjadi banyak perubahan, dimulai dari layar tunggal, kemudian menjadi layar tiga dan hingga sekarang menjadi perahu berlayar tujuh dengan dua tiang utama. Dua tiang utama pada layar berarti kalimat syahadat dan tujuh layar perahu berarti Surah *Al-Fatihah* yaitu ada 7 ayat dalam Surah *Al-Fatihah*. Dalam artian lain yaitu tujuh layar menandakan bahwa nenek moyang telah mengarungi tujuh samudera luas.

Perubahan juga terjadi pada bagian belakang bodi perahu yaitu dulunya bagian belakang sama dengan bagian depan perahu yang bentuknya runcing. Saat ini, bentuk belakang sudah berubah menjadi tumpul atau bentuknya melebar. Perubahan tersebut terjadi karena dipengaruhi juga oleh perubahan perahu yang dulunya tidak

menggunakan mesin atau generator penggerak. Tetapi sekarang, Pinisi sudah dilengkapi dengan generator agar perahu lebih laju karena sudah memiliki bantuan penggerak dan mesin atau generator.

Dari perubahan yang sangat mencolok yang dijelaskan tadi, sangat menguntungkan pembuat perahu sendiri karena tidak terlalu rumit. Dalam pembuatan bodi atau lambung perahu khususnya bodi bagian belakang yang menggunakan model runcing membutuhkan tafsiran yang cermat dan memakan waktu yang lama, terutama dalam proses pembengkokan atau pembelokan pemotongan kayu yang akan digunakan pada bagian belakang. Sisa-sisa kayu juga sedikit berkurang karena kayu pada bodi bagian belakang pemotongannya sudah tidak dibengkokkan, jadi tidak terlalu banyak sisa-sisa bahan baku potongan kayu yang terbuang. Terdapat banyak keuntungan yang diperoleh dari perubahan-perubahan tersebut, khususnya perubahan bodi bagian belakang perahu sehingga pembuatan bodi perahu Pinisi lebih cepat selesai dibandingkan dengan model bodi sebelumnya.

Dengan perubahan-perubahan yang terjadi pada pembuatan Pinisi, menyebabkan perahu Pinisi sekarang lebih tangguh dibandingkan sebelumnya. Letak ketangguhannya yaitu (1) dengan layar yang digunakan oleh Pinisi sekarang menyebabkan perahu berlayar lebih tangguh dalam melawan ombak, juga lebih kuat dikarenakan selain memiliki banyak layar juga karena bentuk dan penyusunan layar dibuat sedemikian rupa untuk melawan angin yang

kencang agar pada saat diterjang ombak dan angin, perahu tidak oleng dan tetap mempertahankan keseimbangannya; (2) Kini Pinisi sudah dilengkapi dengan mesin penggerak yaitu generator, sehingga laju atau kecepatan Pinisi makin bertambah dibandingkan sebelumnya yang hanya memiliki layar saja.

Keahlian magis dalam pembuatan Pinisi juga diperlukan. Menurut Pelly (1975). Keahlian magis meliputi berbagai mantera, doa, yang menciptakan “keserasian segitiga” antara pemilik (*Sombalu*), perahu, dan *punggawa* (kepala tukang), pantangan/pemali, dalam proses pembuatan perahu dan peluncurannya ke laut. Kedua keahlian ini saling menopang dan mendukung. Keterpaduan kedua keahlian inilah menentukan kesempurnaan kualitas dan tingkat kepercayaan pemilik perahu. *Punggawa* merupakan pribadi yang dianggap memiliki kedua keahlian ini. Dalam diri seorang *Punggawa* terpatrit kedua otoritas keahlian tersebut. Oleh karena itu, *Punggawa* merupakan tokoh sentral yang sangat berpengaruh dalam proses pembuatan perahu. Pengaruh Islam tampak dalam mengisi dan mewarnai kapasitas keahlian kedua (magis). Keahlian ini memegang peranan dalam menentukan tingkat kepercayaan terhadap kesempurnaan perahu yang dikerjakan oleh tim *Punggawa* secara keseluruhan.

Sebagai tokoh utama dalam pembuatan perahu, *Punggawa* merupakan pemimpin dari satu unit pertukangan perahu. Tukang yang lain disebut *Sawi*, mereka diperbantukan dalam unit pertukangan yang sekaligus merupakan unit pendidikan

keterampilan profesional (*Apprenticeship*). Kedudukan *sawi* didasarkan pada tingkat senioritas dan keterampilan/keahlian mereka yang sekaligus menunjukkan presentase penghasilan mereka dalam unit pertukangan tersebut. Tukang yang termuda disebut *sikasusu*, yang berarti seperempat (karena upah yang mereka terima besarnya seperempat dari tukang biasa), kemudian berturut-turut *Sipolong* ‘setengah’, *Tellung Kasus* ‘tiga perempat’, dan *Sawi Sembarang* ‘tukang ahli yang dapat mengerjakan sembarang pekerjaan’. Sebuah unit pertukangan perahu biasanya berjumlah 9-11 orang yang terdiri dari seorang *Punggawa*, 5-7 *Sawi sembarang*, 3-5 orang *Sipolong* dan *Tellung Kasus*, dan 1-2 orang *Sikasusu*. Unit kerja pertukangan ini biasanya juga menggambarkan unit kerabat keluarga besar orang Ara. Unit kerja ini terdiri dari kakek, ayah, anak/kemanakan, ipar, atau menantu, dan cucu; orang yang paling jauh adalah teman sekampung. Kedudukan *Punggawa* dapat dijabat oleh seorang yang berstatus kakek, ayah atau anak tertua yang telah menjadi *Punggawa*. Kalau sang anak berfungsi sebagai *Punggawa* dalam satu unit kerja, maka ayah, kakek atau paman yang turut dalam unit kerja itu berstatus sebagai *Sawi Sembarana*.

Orang kedua yang mempunyai kedudukan penting dalam unit pertukangan perahu ini ialah *Sombalu* ‘pemilik perahu’. Selama proses pembuatan perahu *sombalu* atau wakilnya memerlukan untuk hadir setiap harinya. Dia mengawasi seluruh proses pembuatan perahu, terutama mencek dan mendiskusikan masalah yang bertalian dengan gaya (*Style*) perahu dan bahan perkayuan yang dibutuhkan. *Sombalu* juga bertanggung jawab atas keperluan konsumsi (makanan

sehari-hari) dan uang yang diperlukan *punggawa* dan *sawi*. Namun, secara hierarkis *sombalu* tidak membawahi *punggawa* dan tidak berhak memberikan instruksi langsung kepada *sawi* atau pekerja lainnya dalam unit pertukangan tersebut tanpa diketahui atau disetujui oleh *punggawa*.

Punggawa dan *Sombalu* terjalin hubungan magis yang erat. Keduanya yakin bahwa sebuah perahu yang kuat dan tangguh di tengah lautan tidak hanya ditentukan oleh faktor teknis, yang menyangkut masalah kualitas perkayuan, konstruksi, gaya dan manajemen perahu, tetapi juga ditentukan oleh faktor magis, yaitu kekuatan "dalam" (*Supernatural*) yang melekat pada perahu itu. Di tengah lautan kedua faktor inilah yang menentukan ketangguhan dan keselamatan perahu. *Punggawa* adalah orang yang memiliki keahlian teknis dan magis yang diperlukan dalam pembuatan perahu. *Sombalu* sebagai pemilik harus menjalin "keserasian magis" dengan sang *Punggawa* agar perahu yang dimilikinya nanti membawa tuah dan keberuntungan.

B. Fungsi Perahu Pinisi

Di Indonesia, suku bangsa yang dikenal sudah mengarungi samudera dan berkeliling Nusantara, salah satunya adalah suku bangsa Bugis dan Makassar di Sulawesi Selatan. Dua suku tersebut, dikenal akan keberaniannya mengawal Perahu dari tanah leluhurnya di Sulawesi Selatan ke berbagai pulau di Tanah Air, hingga ke mancanegara.

Keberadaan Perahu Pinisi yang di masa lalu sangat berjaya,

ternyata tidak tercatat secara resmi di awal kemunculannya. di masa abad 18-19 yang mengungkap tentang Perahu Pinisi Indonesia. Begitu juga di dalam catatan administrasi kesyahbandaran Hindia Belanda pada abad ke-19, tidak ada catatan tentang itu. Yang ada, saat itu tercatat sejumlah perahu Pinisi yang ditemukan di berbagai daerah saat itu. Di abad ke-15 hingga 16, sudah ada catatan yang menyebut orang sulawesi sukses berlayar hingga ke Melaka di Malaysia. Namun, kepergian mereka saat itu tidak ada catatan menggunakan perahu jenis Pinisi atau bukan. Karena itu, sejarah panjang Perahu Pinisi, hingga kapanpun akan tetap menjadi misteri yang sulit dipecahkan. Meskipun, Pinisi di masa sekarang dikenal sebagai perahu asli Indonesia yang pembuatannya banyak dilakukan di Bira, Kabupaten Bulukumba, Sulsel dan Madura.

Adapun, dua tiang layar utama dan tujuh buah layar itu, letaknya tiga ada di ujung depan perahu, dua di depan, dan dua lagi di belakang perahu. Sementara, layar yang digunakan adalah jenis sekunar.



Foto: Salah satu Model Perahu Wisata

Perahu Pinisi termasuk alat transportasi laut tradisional masyarakat Bugis-Makassar yang terkenal sejak berabad-abad yang lalu dan terdapat dalam naskah lontarak *I Babad La Lagaligo* sekitar abad ke 14 Masehi Akhmad 2017 dan Selanjutnya berlayar ke Vancouver Kanada, Amerika Serikat pada tahun 1986. Oleh karena itu Bulukumba dijuluki sebagai *Butta Panrita Lopi* (Kusniasari et al., 2013) yang artinya tanah para ahli pembuat Pinisi. Pusat kerajinan Pinisi ini terletak di pesisir Pantai Bira Kecamatan Bontobahari, sekitar 24 km dari kota Kabupaten Bulukumba.

Keberadaan perahu Pinisi dalam kehidupan masyarakat Indonesia telah memupuk bangsa kita untuk menguasai sumber daya laut. Etnis- etnis di Indonesia melalui ajaran dan pengalaman nenek moyang masing- masing secara nyata telah dapat berusaha untuk menciptakan sarana yang dapat dipakai untuk memperoleh kemudahan dalam beraktifitas kelautan, seperti misalnya usaha mencari ikan, kerang mutiara dan lain lain. Perahu bagi masyarakat nelayan atau masyarakat yang bermata pencaharian mencari ikan memiliki fungsi dan peranan yang cukup luas. Dari adanya fungsi perahu ini, maka akan terlihat dinamika masyarakat dalam mengatasi permasalahan hidup dan sosialnya. Berkaitan dengan keberadaan perahu di masyarakat, maka fungsi perahu meliputi fungsi religi, fungsi sosial, dan fungsi ekonomi.

1. Fungsi Religi Perahu Pinisi

Fungsi religi pada Perahu adalah wujud dari adanya emosi keagamaan dari manusia, yang pada akhirnya mendorong manusia melakukan tindakan-tindakan yang bersifat religi. Kegiatan religi yang berkaitan dengan keberadaan Perahu dapat dilihat dari hiasan dan berbagai upacara tradisi dalam kehidupan masyarakat. Simbol atau hiasan yang ada di Perahu dapat dijadikan sebagai sugesti oleh si pemakai dan pemilik Perahu, misal: pemilik Perahu akan mendapat keselamatan terhindar dari bahaya, hasil ikan memuaskan, maupun kepuasan batin lainnya.

Selain terlihat dari penggunaan simbol-simbol pada Perahu, fungsi religi dari Perahu juga diwujudkan dengan adanya berbagai upacara adat atau tradisi dari masyarakat. Selain itu, ada juga upacara pemberkatan Perahu yang saat ini mungkin sudah jarang dijumpai. Upacara pemberkatan Perahu ini ada dua macam, yaitu ketika Perahu akan dibuat dan ketika Perahu akan digunakan. Tujuannya adalah agar Perahu tersebut dapat membawa keselamatan dan hasil laut yang melimpah bagi pemilik dan pemakai Perahu.

Upacara tradisional lainnya yang berkenaan dengan fungsi religi Perahu adalah adanya upacara sedekah laut. Sedekah laut adalah upacara yang lazim dilaksanakan oleh masyarakat pesisir pantai yang sebagian besar warganya berprofesi sebagai nelayan. Fungsi Sosial Perahu Pinisi

Perahu juga memiliki fungsi sosial dalam kehidupan

masyarakat. Fungsi sosial ini terlihat dalam berbagai aktivitas dan bentuk kegiatan masyarakat dalam mencari ikan. Aktivitas sosial ini pada akhirnya melahirkan struktur atau golongan sosial di masyarakat, yaitu antara nelayan pemilik atau juragan dan nelayan buruh. Nelayan pemilik/juragan seringkali didasarkan atas hak kepemilikan Perahu maupun banyaknya modal untuk biaya mencari ikan. Kelangsungan hubungan antara juragan dengan buruh nelayan didasari atas hubungan patron klien, yakni hubungan yang didasarkan atas adanya ikatan persaudaraan atau kerabat atau tetangga.

Hubungan atas dasar inilah yang menyebabkan antara juragan dengan buruh dapat bekerjasama dalam waktu yang sangat lama dan usaha bisnis mereka tetap berlangsung baik, meskipun terjadi permasalahan akan mudah penyelesaiannya. Jika nelayan pemilik/juragan adalah orang yang jarang atau bahkan tidak pernah terjun langsung untuk menangkap ikan dilaut, maka nelayan buruh adalah orang yang bekerja secara langsung menangkap ikan di laut. Hubungan sosial antara juragan dengan buruh akan tercipta apabila juragan memiliki empati dan perhatian yang tinggi terhadap buruhnya. Perhatian inilah yang akan menyebabkan nelayan buruh akan bekerja dengan tulus dan sungguh-sungguh dalam mencari ikan, demikian pula sebaliknya. Dari sini sudah terlihat jelas bagaimana Perahu dapat menciptakan suatu hubungan atau struktur sosial yang kompleks, yakni antara juragan dengan nelayan buruh.

2. Fungsi Ekonomi Perahu

Kegiatan yang berhubungan dengan penggunaan Perahu tentu saja telah menggerakkan sektor perekonomian bagi masyarakat pendukungnya. Kegiatan ekonomi ini sudah dapat dimulai dari saat proses pembuatan Perahu, perdagangan Perahu, dan pemanfaatan Perahu dalam kehidupan masyarakat yang bermatapencaharian mencari ikan. Dari sebuah Perahu saja sudah bisa menggerakkan roda ekonomi suatu masyarakat, bahkan ketika Perahu tersebut baru akan dibuat. Namun demikian, fungsi ekonomi Perahu yang paling terlihat adalah ketika nelayan memanfaatkan Perahu tersebut sebagai salah satu sarana yang paling penting untuk mata pencahariannya. Gerak ekonomi nampak tatkala adanya pembagian hasil dari ikan yang diperoleh, serta adanya aktivitas perdagangan di sekitar lokasi pelelangan ikan. Apa pun itu, yang jelas Perahu mampu menjalankan fungsi ekonominya dengan sangat baik dalam suatu kelompok masyarakat.

Dapat disimpulkan bahwa tiga motivasi mengapa tradisi praktek ritual dan mistik tetap dijalankan, pertama: sebagai tradisi yang dipercayai akan menunjang kekuatan dan keselamatan Perahu; kedua, sebagai bentuk legitimasi terhadap tradisi pembuatan Perahu lebih kuat; dan ketiga, sebagai tontonan wisata, meskipun kebenaran tentang hubungan antara upacara dengan kekuatan dan keselamatan Perahu sulit dibuktikan kelihatannya tidak ada hubungan, tapi sebenarnya, praktek ritual dan mistik dalam pembuatan Perahu adalah metafora dari siklus kehidupan manusia

dan pola pergaulan sosial masyarakat.

Demikian juga aturan teknis pemasangan bagian-bagian Perahu yang penuh dengan pemali-pemali, tapi sebenarnya masuk akal (rasional) jika dikaji motivasi di balik itu. Dengan kata lain, ada motivasi yang belum dikemukakan oleh penulis, bahwa beberapa praktek yang sekilas terlihat sebagai ritual-mistik, sebenarnya, adalah kontrak sosial antara pemesan dengan tukang Perahu; sebenarnya aturan teknis yang bisa dibuktikan secara ilmiah.

Perahu Pinisi yang nampak di perairan Indonesia tampak tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi untuk menghubungkan kota satu dengan lainnya. Tetapi Perahu Pinisi juga merupakan sarana untuk memudahkan bergerak dalam mencari kebutuhan akan makanan dan rekreasi. Perahu Pinisi pada saat sekarang merupakan kebutuhan praktis yang tidak mengait pada kepercayaan. Unsur kepercayaan yang melekat pada Perahu Pinisi tampaknya mulai muncul sejak jaman prasejarah.

Pinisi, sejak lama sudah menjadi armada andalan suku bangsa Bugis Makassar di Sulawesi Selatan karena digunakan untuk mengarungi nusantara dan ke berbagai mancanegara. Sebelum menggunakan Perahu Pinisi, bagi suku bangsa Bugis Makassar tersebut diketahui biasa menggunakan perahu dagang padewakang untuk bepergian dari satu pulau ke pulau lain. Perahu tersebut, menjadi cikal bakal hadirnya Perahu pengganti yang diberi nama Perahu Pinisi yang kemudian hari menjadi sangat dikenal karena kemampuannya bertahan di tengah laut. Perahu Pinisi, di abad ke-18

dikenal sebagai perahu dagang yang sudah dilengkapi teknologi canggih di masanya. Karenanya, perahu tersebut bagi Indonesia sekarang, diklaim sebagai perahu tertua yang sudah menggunakan teknologi canggih.

3. Fungsi Wisata Perahu Pinisi

Perahu Pinisi Sebagai perahu tradisional yang sudah menjadi kebanggaan bangsa Indonesia, keberadaannya akan terus dipelihara sampai kapan pun. Bentuk pemeliharaannya, adalah tetap memfungsikan perahu tersebut di atas perairan Nusantara masa sekarang dan akan datang. Perahu Pinisi selain dapat berlayar di lautan lepas, juga bisa digunakan sebagai perahu wisata untuk wisata minat khusus seperti menyelam, memancing. Karenanya, Perahu tersebut bisa juga menjadi tempat makan dan tidur. Dengan desain khas yang melambangkan budaya Nusantara, terutama Bugis dan Makassar, akan banyak wisatawan dunia tertarik untuk berlayar bersamanya, pada akhirnya akan mampu menarik banyak wisatawan dunia dan menggenjot target wisatawan dunia pada 2019 sebanyak 4 juta orang.

Pinisi adalah perahu penumpang khusus wisata, berdasarkan Non convention vessel standar (NCVS). Namun, harus ada standardisasi berkaitan dengan asuransi, dan lain-lain. Perlu kejelasan tentang pengklasifikasian perahu penumpang khusus wisata Pinisi ini. Perlu lebih banyak paket wisata dengan Pinisi. Promosikan via website dan hotline, Pinisi bagus untuk pariwisata. Diperlukan pedoman tentang ketenagakerjaan yang bekerja di atas

perahu.

Pemerintah Indonesia mengembangkan perahu Pinisi sebagai perahu wisata, pihak swasta sudah sejak lama melakukannya di kawasan wisata bahari yang ada di Indonesia Timur, seperti Nusa Tenggara dan Papua Barat. Model Pinisi disukai dalam wisata live on board, karena diyakini sebagai budaya asli Indonesia. Sekarang ini sudah banyak perahu untuk wisata tersebut menggunakan Pinisi. Dari 35 anggota kami, 31 sudah menggunakan Pinisi dengan bobot 200 hingga 500 GT (gros ton).



Foto: Salah satu Model Perahu Wisata



BAB IV

PINISI: PANRITA LOPI

A. *Panrita Lopi*



Foto: Salah satu Model *Panrita Lopi*

Berbicara mengenai pewarisan pengetahuan *Panrita Lopi* tentu bahasannya merujuk pada pelbagai perihal yang terkait dengan pembuatan Perahu. Dalam tulisan ini terfokus pada Perahu Pinisi yang kami temukan di Bonto Bahari yang berdasarkan hasil penelitian terpusat pada empat daerah sebarannya, yaitu di Kampung Ara, Tanah Beru, Tanah Lemo, dan Kampung Bira. Keempat tempat ini, sejak dahulu hingga kini terus menjadi daerah sentra pengembangan pembuatan Perahu. Hanya saja fakta yang kami temukan di lapangan, baik yang ditemukan di Kampung Ara, Tanah Beru, Tanah Lemo, dan

Bira pada prinsipnya, masyarakat yang terlibat dalam pembuatan Perahu tidak lagi seutuhnya membuat Perahu sesuai dengan Perahu Pinisi yang kita kenal sebelumnya, yaitu memiliki tiang penyangga layar dua buah dengan tujuh untaian layar. Tetapi menurut mereka, dalam hal ini pembuat Perahu, Perahu yang mereka rancang tetap berpola pada Perahu Pinisi yang kita ketahui dengan melihat ciri khasnya.

Walaupun pembuatan Perahu yang mereka lakukan dewasa ini tidak lagi terfokus pada jenis Perahu Pinisi, tetapi dasar dan pola pembuatan, termasuk tahapan-tahapannya tetap merujuk pada orientasi pemikiran para *Panrita Lopi* pada saat Perahu Pinisi yang mereka buat. Persoalan yang dihadapi masyarakat pembuat Perahu dewasa ini, sehingga tidak lagi membuat Perahu Pinisi oleh karena, selain kondisi dalam berbagai hal, seperti di antaranya kekurangmampuan masyarakat setempat memiliki Perahu Pinisi yang dianggapnya sudah tidak memungkinkan orang berlayar menggunakan layar sebagai tenaga penggerak.

Selanjutnya pekerjaan-pekerjaan pembuatan Perahu yang dihadapi mereka dewasa ini adalah umumnya pesanan dari para pemodal. Sehingga *para panrita* dalam mengerjakan sebuah Perahu menyelesaikannya berdasarkan kebutuhan. Artinya, perahu atau Perahu yang dibuat di Bonto Bahari, khususnya lokasi yang dijadikan setting penelitian sebagaimana disebutkan sebelumnya, yaitu di Ara, Tanah Beru, Tanah Lemo, dan Bira, bahkan yang dibuat di beberapa tempat, seperti di Sulawesi Tenggara, dan Sulawesi Barat

adalah kebanyakan perahu atau Perahu yang digunakan untuk pesiar, termasuk Perahu yang khusus digunakan memancing ikan (Perahu pancing). Itulah sebabnya Perahu yang dibuat di tempat disebutkan semuanya berukuran besar dan semua sudah menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak.

Perahu Pinisi yang dijadikan fokus perhatian dalam tulisan ini, pada prinsipnya tidak hanya dilihat sebagai sebuah benda atau karya budaya yang hanya hadir sebagai sebuah atau salah satu jenis sarana transportasi laut. Tetapi sebagai peneliti aspek sejarah dan budaya, yang menjadi penting dan menarik disimak dengan hadirnya jenis Perahu Pinisi ini oleh karena dibalik Perahu Pinisi tersirat beragam fenomena sejarah yang melatari pembuatannya, dibalik itu pula pada Perahu Pinisi mengandung makna dan simbol-simbol, termasuk didalamnya kaya akan hadirnya pengetahuan lokal.

Bahkan Saenong dalam sebuah tulisannya mengungkapkan, bahwa keahlian membuat Perahu bagi masyarakat Bonto Bahari, khususnya masyarakat Ara, Tanah Beru, Tanah Lemo, dan Bira sudah merupakan warisan para pendahulu yang sudah berlangsung secara turun temurun. Lanjut beliau katakan, bahwa pembuatan Perahu Pinisi yang dirangkai dari kepingan-kepingan balok dan papan dengan peralatan sederhana, tetapi tetap didukung dengan tata cara dan ritual tertentu (Saenong, 2013).

Perahu Pinisi adalah sebuah teknologi transportasi laut yang telah lahir dan tercipta dari tangan-tangan para kelompok orang yang

dikategorikan cerdik pandai atau dalam kalangan masyarakat Bulukumba lebih familiar dengan sebutan “*Panrita Lopi*”, yaitu kelompok orang yang mempunyai pengetahuan tentang pembuatan Perahu, khususnya Perahu Pinisi. Pengetahuan yang mereka miliki tentunya sangat terkait dengan proses atau tahapan-tahapan yang terungkap dalam pembuatan Perahu, yang berdasarkan informasi di lapangan dengan beberapa informan, yang mengatakan proses pembuatan Perahu dimulai dengan memilih kayu yang tepat dijadikan lunas Perahu, lalu dilanjutkan dengan pembuatan lunas, dilanjutkan perakitan komponen-komponen yang dibutuhkan hingga pada proses peluncuran Perahu.

Kesemua proses tahapan yang diungkap sebelumnya tentu dikerjakan berdasarkan pengetahuan tradisional yang mereka sudah miliki sebagai hasil warisan dari para leluhur atau pendahulunya. Usaha penulis melihat ke arah bentuk atau model pewarisan tentu dimulai dengan terlebih dahulu memberi gambaran tentang pengetahuan berdasarkan porsinya. Lalu kemudian masuk pada rana sistem pewarisan pengetahuan tradisional yang dilakukan para *Panrita Lopi* yang ada di Bulukumba, khususnya diempat titik sentral pembuatan Perahu Pinisi sebagaimana diungkapkan sebelumnya

B. Pengetahuan Lokal *Panrita Lopi*

Berbicara mengenai pengetahuan lokal, khususnya yang berkaitan dengan pembuatan Perahu Pinisi, tentu kita tidak akan terlepas dari mana aktivitas pembuatan Perahu Pinisi dimulai. Seperti informasi yang dituturkan oleh para pelaku, dalam hal ini *Panrita Lopi*

(Masri), yang mengatakan, bahwa hampir semua tahapan pembuatan Perahu, baik ketika itu pembuatan tertuju pada Perahu Pinisi maupun disaat Perahu Pinisi tidak lagi diproduksi secara massal, seperti yang ditemukan saat berlangsungnya penelitian lapangan, dibarengi dengan kegiatan-kegiatan ritual. Untuk kegiatan ritual, ada yang dilangsungkan dengan menghadirkan banyak orang dan ada pula ritual yang dilangsungkan dengan hanya melibatkan orang-orang tertentu, seperti di antaranya, pemilik Perahu, *Panrita Lopi*, para tukang yang akan terlibat dalam pembuatan Perahu.

Kesemua bentuk ritual yang dilangsungkan oleh masyarakat pendukungnya, karena mereka kuat prasangka, bahwa di alam luar sana (alam atau dunia gaib) ada makhluk gaib yang menurutnya juga perlu mendapat perhatian. Sebab menurut para pendukung ritual, khususnya para panrita, ketika makhluk gaib ini tidak mendapat perhatian khusus, maka tidak tertutup kemungkinannya akan berujung pada hadirnya berbagai bentuk bala, di mana bala dimaksud tentu akan menimpa para pelanggar, dalam hal ini kelompok orang yang mengabaikannya, termasuk di kalangan masyarakat umum.

Jadi pada prinsipnya, aktivitas ritual yang mereka lakukan tetap terkonsentasi pada aktivitas menolak bala, termasuk di dalamnya ada unsur kesyukuran atas keberhasilannya mendapatkan hasil atau mencapai tujuan dengan selamat. Sebab memang Perahu yang dibuat nantinya setelah difungsinya sebagai sarana transportasi laut, pemilik Perahu ini akan berhadapan dengan kedahsyatan sifat

kemisteriusan laut, yang oleh beberapa penulis, diantaranya (Lampe, 1989; Alimuddin, 2004) yang mengatakan, bahwa laut itu sifatnya mendua sehingga sulit dimasuki, seperti ada daerahnya yang dangkal dan ada yang dalam, ada yang kadar airnya tawar dan ada yang asin, ada yang permukaannya rata dan ada yang bergelombang. Kesemua bentuk kemisteriusan laut inilah yang akan dijadikan acuan sehingga setiap kelompok orang yang menggunakan sekaligus memanfaatkannya perlu dibekali pengetahuan- pengetahuan lokal. Apalagi laut dengan kemisteriusannya membuat manusia susah mengetahui atau memprediksinya kapan menjadi lawan dan kapan dia bersahabat (membawa bencana dan tidak membawa bencana).

Perahu Pinisi pada posisinya sebagai sarana transportasi laut dirancang dengan menggunakan teknologi yang sangat sederhana oleh para orang cerdas pandai, yaitu para ahli membuat Perahu atau disebut *Panrita Lopi*. Dikatakan dirancang sangat sederhana oleh karena peralatan yang digunakan untuk mengerjakan hanya bermodalkan peralatan yang rata-rata belum digerakkan dengan tenaga mesin, seperti, kapak untuk menebang kayu, gergaji untuk membelah dan memilah kayu sebagai bahan baku utama, ketam sebagai alat untuk menghaluskan kayu (balok dan papan), pasak yang akan digunakan dibuat dari bahan kayu, termasuk bahan untuk menambal kayu sekaligus merapatkan antara satu kepingan papan dengan papan lainnya masyarakat menggunakan bahan baku dari getah dan kulit dari pohon kayu. Hanya saja dalam kegiatan pembuatan Perahu, dewasa ini para tukang tidak mampu lagi bekerja dengan peralatan seadanya, oleh karena berbagai factor, seperti di

antaranya penyelesaian sebuah Perahu karena sifatnya pesanan, maka otomatis ada target yang diemban, sudah kuat tingkat persaingan, sehingga pekerjaan mereka sudah harus mengejar waktu dalam membuat Perahu. Olehnya itu mereka sudah berada pada posisi mendukung kehadiran teknologi maju (menggunakan peralatan yang digerakkan tenaga mesin).

Walau tradisi dalam pembuatan Perahu itu menjadi sesuatu yang dikedepankan, namun karena tuntutan zaman yang cukup signifikan, sehingga masyarakat dengan perlahan akan turut terpengaruh ke arah perubahan dari pola berpikir tradisional ke pola berpikir modern. Sebab kenyataan yang dihadapi para tukang, terkhusus bagi para panrita sangat sulit untuk tidak melakukan perubahan yang berlangsung cukup cepat. Artinya, teknologi-teknologi maju sudah menguasai mereka sehingga pada akhirnya mereka juga turut serta menggunakan peralatan modern ini. Dengan alasan bahwa sulit untuk bersaing ketika kita masih diperhadapkan pada pesatnya kemajuan teknologi. Tetapi bagi mereka walaupun teknologi maju telah merambat, namun persoalan pengetahuan lokal tetap dijadikan sebagai alat kontrol, bahkan pengetahuan lokal ini dijadikan sebagai ruang untuk menghubungkan dirinya dengan alam gaib, di mana dunia dimaksud masih tetap menjadi bagian dalam hidupnya.

Adapun pengetahuan lokal yang dewasa ini sudah terwariskan dari satu generasi ke generasi yang kami temukan saat melakukan penelitian lapangan, khusus terkait dengan pembuatan

Perahu yang jauh hari sebelumnya hanya terfokus pada pembuatan Perahu Pinisi yang kita kenal banyak, dewasa ini justru pembuatan Perahu tidak lagi tertuju pada Perahu Pinisi yang kita kenal dengan ciri khasnya. Karena umumnya pembuatan Perahu adalah pesanan, yang mana kita sudah ketahui berorientasi bisnis, maka Perahu dibuat berdasarkan selera pemesan. Tetapi persoalan kepercayaan atau tradisi yang para *Panrita Lopi* miliki tetap dijadikan acuan dalam melakoni pekerjaan pembuatan Perahu. Sebab dalam pembuatan Perahu, baik ketika masih terkonsentrasi pada Perahu Pinisi hingga dewasa ini yang faktanya sudah dirasuti persoalan bisnis, tetap dikerjakan berdasarkan alur-alur pekerjaan.

Dalam tulisan ini kami mencoba membahas unsur-unsur pekerjaan membuat Perahu yang banyak meletakkan posisi pengetahuan lokal dalam mendukung masing-masing tahapan aktivitas dalam membuat Perahu Pinisi. Yang mana pengetahuan lokal ini telah terwariskan dari satu generasi ke generasi baru, termasuk generasi penerima waris yang kita temui saat berlangsungnya penelitian lapangan. Untuk itu dalam upaya melihat pengetahuan lokal yang telah terwariskan dari satu generasi baru, maka dalam bahasan ini kami membagi aktivitas pembuatan Perahu dalam tiga tahapan utama, yaitu pertama terkait dengan pengambilan bahan baku, yang kedua pembuatan Perahu, dan ketiga adalah peluncuran Perahu. Ketiga bidang pekerjaan dapat dilihat dalam bahasan, seperti berikut.

1. Pengetahuan Pengadaan Bahan Baku

Dalam upaya pengadaan bahan baku untuk pembuatan Perahu Pinisi dikenal di kalangan para *Panrita Lopi* dengan istilah pandangan makrokosmos dan mikrokosmos. Yang terkait dengan kedua pandangan ini, para *Panrita Lopi* mewujudkannya lewat tahapan kegiatan yang terstruktur, dimana dimulai dengan kegiatan ritual a'na'bang kale biseang, yaitu sebuah aktivitas dalam rangkaian pembuatan Perahu di mana dimulai dengan memilih pohon kayu untuk keperluan pembuatan lunas Perahu. Setelah itu dilanjutkan dengan kegiatan ritual menyambung lunas untuk pembuatan sebuah Perahu, dan selanjutnya aktivitas ammosi, yaitu pemberian pusat atau posi' dalam istilah Bugis. Ketiga tahapan ini dapat dilihat bahasannya seperti berikut.

Ritual *annabbang kalibiseang*, atau disebut ritual menebang poho kayu untuk lunas Perahu. Lunas Perahu merupakan komponen utama berdirinya sebuah Perahu. Sebab pada lunas inilah akan bertumpuk semua perangkat yang akan menghiasi sebuah Perahu, seperti halnya susunan balok dan papan hingga berwujud sebagai sebuah Perahu. Itulah sebabnya sehingga kayu yang digunakan untuk membuat lunas adalah kayu yang kuat dan sempurna, baik berdasarkan ukurannya maupun yang berkualitas, dan harus dari kayu yang baru ditebang dan memang dioeruntukkan untuk bahan lunas.

Kegiatan memilih kayu untuk keperluan lunas Perahu, yang memilih adalah para kelompok orang yang berprofesi sebagai

panrita. Setelah kayu yang sesuai ditemukan, maka ditebang dan terlebih dahulu menentukan hari baik untuk menebangnya. Umumnya hari yang dianggap baik selalu berpatokan pada kalender atau penanggalan Islam. Hari baik dimaksud, seperti di antaranya hari rabu pertama bulan brjalan. Hari ini dianggap baik oleh karena juga dijadikan para cerdik pandai dalam melangsung hari perkawinan, mendirikan rumah, dan sebagainya. Saat akan dilakukan penebangan pohon yang dikomandoi oleh panrita, para sawi terlebih dahulu menyiapkan segala kelengkapan yang dibutuhkan dalam kegiatan ritual penebangan pohon. Jadi pada prinsipnya, kegiatan ritual ini dilakukan dengan tujuan meminta izin kepada pemilik atau penghuni hutan agar apa yang mereka lakukan berjalan dengan aman dan lancar. Itulah sebabnya dalam kegiatan ritual ini dikuatkan dengan melantumkan bacaan yang berwujud permohonan kepada Sang Pencipta, *Allah Subhanahu Wataala* sebagai Maha dalam segala hal.

Proses selanjutnya adalah ritual annattara, yaitu aktivitas penyambungan lunas untuk bahan pembuatan lunas Perahu. Arti dan makna kegiatan ini adalah memotong atau meratakan bagian ujung dari lunas untuk disambungkan dengan kedua penyambung bagian muka dan belakang. Kegiatan ini tepat dilakukan saat sudah ada kepastian Perahu sudah mau dibuat. Pada kegiatan ini syarat dengan makna, di mana para panrita memaknai, bahwa lunas ini terdiri dari tiga potongan balok diartikan pada bagian tengah disimbolkan perempuan dan penyambungannya disimpolkan laki-laki, sehingga diasumsikan bahwa kegiatan penyambungan dibahasakan

pertemuan sosok seorang ibu dan bapak. Hal inilah sehingga dibahasakan pula, bahwa Perahu itu diumpakan sebagai sosok manusia.

Proses selanjutnya adalah ritual yang disebut *ammossi*, yaitu aktivitas pemberian atau menentukan titik pusat sebuah Perahu. Penandaan pusat sebuah Perahu dilakukan sebelum Perahu diluncurkan dan menurut kebiasaan masyarakat setempat kegiatannya dilaksanakan pada malam hari, sama halnya dengan ritual penyambungan lunas. Ritual ini dibahasakan masyarakat pendukungnya dilakukan sama ketika melakukan penyambutan kelahiran seorang bayi. Ritual ini diawali dengan kegiatan menolak bala dengan rangkaian pembacaan *barasanji* dan diakhiri dengan kegiatan penandaan pusat atau dengan istilah *ammosi*.

2. Pengetahuan Pekerjaan Membuat Perahu.

Setelah aktivitas memilih kayu dan *Panrita Lopi* telah menetapkan lunas Perahu, maka kegiatan dilanjutkan dengan memasang dinding Perahu, lalu kemudian dipasang rangkanya. Dan menurut para *panrita* dan tukang, hal ini menjadi unik oleh karena dinding terlebih dahulu dirakit baru rangkanya. Dikatakan unik oleh karena dalam logika berpikir untuk teknologi maju (modern) semestinya rangka terlebih dahulu dipasang. Tidak dipasangnya rangka lebih dahulu dalam membuat sebuah Perahu, menurut para *Panrita Lopi*, dinding Perahu lah yang membentuk style dari sebuah Perahu.

Dalam rangkaian pembangunan sebuah Perahu, ada tahapan yang disebut dengan pemasangan papan terasa, lalu dilanjutkan dengan pemasangan rangka, dilanjutkan dengan pemasangan papan lamma, selanjutnya dilakukan pemasangan lepe, kalang, bangkengsalara, dan katabang, dan diakhiri dengan pemasangan anjong.

Kegiatan pemasangan papan terasa harus diurut berdasarkan urutannya, di mana papan-papan yang akan dipasang masing-masing telah ditempatkan berpisah pada posisinya masing-masing. Untuk merapatkan susunan papan menggunakan alat yang disebut singkolo, dan semua sambungan terlebih dahulu diberi lapisan yang disebut baruk (majun) yang terbuat dari bahan sejenis kulit kayu dari pohon yang dinamakan galang atau masyarakat pendukungnya menyebutnya dengan istilah *baruk gallang Konjo*.

Terkait dengan pemasangan rangka, digambarkan terdiri dari trangka yang disebut kelu dan soloro. Kelu diartikan sebuah balok berukuran tertentu yang dibuat menyerupai huru —V dan posisinya dipasang melintang pada posisi kanan dari lambung Perahu. Antara dua balok kelu pada ruang yang kosong dipasang balok soloro. Jenis balok ini dipasang di mana ujungnya hanya sampai di pinggir lunas. Tetapi semua pemasangan rangka digambarkan sebelumnya baru dipasang setelah pemasangan dinding Perahu rampung.

Pemasangan papan lamma, yaitu dinding yang terletak pada susunan paling atas. Papan lamma adalah sebuah papan yang diranjang dengan panjang umumnya lebih dari 10. Persyarakatan

untuk komponen ini adalah dari kayu yang agak lentur, dan umumnya dipilih jenis kayu, seperti campaga, jati, atau bayam, bahkan ada juga panrita yang menggunakan jenis kayu suryan atau bitti. Dirakit dan dipilihnya jenis kayu disebutkan karena fungsinya sebagai pengikat papan terasa, sekaligus sebagai pembentuk pada pinggir Perahu. Dan papan lama merupakan papan terakhir yang ada pada sebuah Perahu.

Pemasangan lepe, kalang, bangkeng salara, dan katabang setelah Perahu dalam kondisi tepu tari. Pekerjaan ini melibatkan para sawi. Masing-masing sawi dilibatkan untuk memasang asesorir yang dirancang menyerupai naga dan buaya. Kegiatan ini diatur oleh *Panrita Lopi* dan didalamnya mengandung unsur seni. Naga-naga tersebut dibuat dari balok dan dipasang dengan posisi searah dengan lunas Perahu pada posisi dari arah depan ke belakang. Sedangkan buaya-buaya adalah balok yang dipasang di atas papan kelu mengikuti bentuk sotting muka dan belakang. Fungsinya adalah untuk merangkai dan memperkuat pasangan papan rakka sala.

Lepe dimaksud di sini adalah lembaran kayu dengan ukuran khusus yang penempatannya pada posisi di atas balok rangka, yang mana fungsinya untuk merangkai sekaligus memperkuat pasangan rangka Perahu. Itulah sebabnya diperlukan kayu yang berukuran panjang dan lentur, dan lebarnya tergantung pada dari ukuran besarnya Perahu. Seperti dicontohkan untuk Perahu yang bobotnya 100 ton, maka ukuran lepenya, adalah lebar 14 cm dengan ketebalan sekitar 4-6 cm.

Pemasangan anjong, yaitu berupa sebatang balok dengan ukuran dan dibentuk khusus, dengan model bulat, yang posisinya ditempatkan mencuat dibagian depandari Perahu. Fungsinya dari anjong ini adalah sebagai tempat mengikatkan tiga lembar layar yang terletak pada bagian depan, yang disebut sombala cocoro, yang terdiri dari cocoro pantara, cocoro tangnga, dan cocoro tarengke. Anjong ini juga sebagai alat yang dipasang untuk menambah keindahan sebuah Perahu.

3. Pengetahuan Peluncuran Perahu

Aktivitas yang dinamakan peluncuran sebuah Perahu merupakan salah satu bentuk kegiatan di mana Perahu yang dibangun sudah rampun dan pada prinsipnya sudah siap digunakan sebagai sarana transportasi laut. Kegiatan ini sebagaimana umumnya, selalu dikaitkan dengan memulai sesuatu hal yang baru, termasuk saat akan memasuki sebuah rumah yang telah rampung pembangunannya, dan sebagainya.

Umumnya kegiatan seperti ini dimaknai sebagai sebuah kesyukuran atas keberhasilan menyelesaikan suatu persoalan, sekaligus diwarnai doa syukur agar kelak Perahu yang akan digunakan mencari nafkah hidup, membawa keberhasilan sesuai harapan, sekaligus selalu dalam keadaan aman dan selamat dalam mengoperasikannya. Sebab kita sama ketahui sebuah Perahun sangat berkaitan eratb dengan luat yang nota benenya meruapakan sebuah ruang yang penuh dengan sifat kemisterusannya, yang ketika mengeluarkan bencana tidak memandang siapa yang menjadi

korban, dan kapan bencana itu ditumpahkan, tidak ada yang bisa memprediksinya. Itulah sebabnya, dalam kegiatan peluncuran Perahu dilakukan kegiatan ritual dengan berbagai agenda kegiatan.

Bagi masyarakat pendukung pembuatan Perahu Pinisi, aktivitas peluncuran sebuah Perahu umumnya dilaksanakan pada siang hari, namun tetap memilih hari-hari yang terbilang dianggap baik oleh *Panrita Lopi*. Hanya saja sbelum peluncuran dan setelah sudah menetapkan hari yang terbaik, maka ada rangkaian kegiatan sebelumnya, di mana di kalangan masyarakat pembuat Perahu, malam hari sebelum peluncuran keesokan harinya dilakukan ritual yang disebutnya *ammosi* dan *appasili*.

Bahkan jauh-jauh hari sebelumnya dipersiapkan beragam bahan pendukung upacara, seperti memasang kengkeng jangang pada bagian kiri kanan dari Perahu, adalah berupa balok kayu berukuran besar dan panjang. Alat ini difungsikan sebagai penyangga agar Perahu tidak rebah atau dalam keadaan miring saat didorong ke laut. Lalu dibawah lunas juga dipasang balok dan kayu bulat yang diusebut galasara, yang fungsinya sebagai titian Perahu saat didorong. Juga dipasang beberapa batang bambu di bagian belakang dari Perahu, dan pada bagian belakang Perahu dipasang tali berukuran besar yang akan digunakan menarik Perahu. Kegiatan ini diangsur dengan melibatkan banyak orang, baik sebagai peserta upacara maupun pada posisinya membantu mendorong Perahu.

Dalam kegiatan mendorong Perahu, dipandu dengan satu komando, dan diringi teriakan yang disertai kata-kata

Laaaarilambateeeee... lalu disambut dengan ucapan taratajoooo
Teriakan ini pertanda bahwa orang yang terlibat mendorong Perahu telah siap. Untuk memberi semangat pada hari, seorang komando sering melantunkan pantun, bahkan ada yang tertuang lewat bahasa yang berbau porno, sambil berlari lari di samping dan pada buritan Perahu.

Salah satu pantun yang berbau porno, dibahasakan, seperti berikut, *Barani penyong ulu*, artinya sungguh berani si kepala gundul; *Lampa bundu tangnga bangngi*, artinya berpegi berperang ditengah malanm; *Pammoterannya*, artinya sekembalinya; *Sangnging nana ri ukunna*, artinya kepalanyapun penuh nanah. Selain itu ada salah satu pantun yang bernada sindiriran kepada nahkoda atau pelaut yang suka melacur, seperti dibahasakan, *Ri Birai Pannyuluru'na*, artinya di Bira letak alat tusuknya (lasonya); *Ri Jahai nihokbok bentenna*, artinya di Pulau Jawa lubang tiangnya; *Bantu Inta'le*, artinya sesampai di sana; *Haji lebba sitabana*, artinya masuknya sangat pas. Semua ini disuarakan untuk, selain menimbulkan rasa gelid an tawa, rasa cape dan penat terobati.

4. Pewarisan Pengetahuan *Panrita Lopi*

Panrita Lopi mewariskan pengetahuan kepada generasi penerusnya pada prinsipnya dilakukan dengan dua cara, yaitu pertama dengan cara memperkenalkan lebih dini kepada para generasi penerusnya dengan sering mencertiterakan tentang Perahu Pinisi, baik itu ceritera terkait dengan asal mula Perahu Pinisi, lalu kemudian hal yang melatyari hadirnya Perahu Pinisi hingga hal yang

dianggap mistik. Umumnya gal ini dilakukan saat-sat pewaris berkumpul dengan anak-anaknya yang menjadi pewaris, bahkan menurut para panrita bahasa memperkenalkan Perahu Pinisi biasa dilakukan dengan mendongeng.

Cara lain mewariskan pengetahuan *Panrita Lopi* kepada penerima waris, adalah sejak dini, pada usia sekolah anak-anak sebagai penerima waris nantinya sering dilibatkan dalam aktivitas pembuatan Perahu, sehingga anak sebagai generasi penerima waris pengetahuan lebih cepat paham sekaligus mengerti apa dan bagaimana Perahu Pinisi. Dilakukan seperti ini oleh karena pada usia kanak-kanak dianggap lebih cepat memahami apa yang dia lihat langsung. Karena jika sudah masuk usia remaja sudah sangat sulit lagi untuk diajar. Itulah sebab di wilayah Kampung Ara, terpasang di area sebuah semboyang yang dibahasakan dalam bahasa lokal, seperti berikut, *Ricaddi cadikuji Naku Jannang Ri Bantilang, Anjama Lopi, Kasossoranma Manggeku; Pasangngi Pinangkakannu, Nakatutui Sossorang Kapanritanna* , artinya sejak kecil saya sudah betah ditempatkan pembuatan Perahu, bekerja Perahu, dengan ikut bapakku, agar saya biasa mengikuti jejeknya sebagai panrita.



BAB V

EKOSISTEM PINISI: PERANAN PELESTARIAN PERAHU

A. Peranan Pemerintah Daerah



Foto: genpi.com/festivalPinisi

Sejak beberapa abad yang lalu, Bulukumba khususnya Tanah Beru dan Ara telah memiliki keterampilan membuat Perahu, sehingga daerah ini dijuluki sebagai *“Butta Panrita Lopi”*. Dalam lambang Daerah Kabupaten Bulukumba yang ditetapkan melalui Perda Nomor 13 Tahun 1987 terdapat gambar Perahu Pinisi sebagai salah satu mahakarya ciri khas masyarakat Bulukumba, yang dikenal sebagai *“Butta Panrita Lopi”* atau daerah bermukimnya orang yang ahli dalam membuat Perahu.

Terkait dengan Perahu Pinisi, dalam Kota Kabupaten Bulukumba terdapat bundaran Pinisi sebagai salah satu ikon Kabupaten Bulukumba. Di tengah bundaran tersebut terdapat patung Perahu Pinisi yang bentuknya seperti dengan aslinya, sering dijadikan wisatawan berfoto ditempat itu. Pada tahun 2016, bundaran Pinisi tersebut direnovasi karena telah mengalami banyak kerusakan. Bundaran Pinisi yang terletak di Jalan Sultan Daeng Raja, berdekatan dengan Kantor Bupati Bulukumba menjadikan lokasi tersebut sangat menarik dan indah.

Setiap kabupaten/kota memiliki slogan pembangunan, yang diangkat dari ciri khas lokal masing-masing. Kabupaten Bulukumba memiliki slogan Bulukumba Berlayar, yang mulai disosialisasikan pada bulan September 1994 dan disepakati penggunaannya pada tahun 1996. Konsepsi "Berlayar" sebagai moral pembangunan lahir batin mengandung filosofi yang cukup dalam serta memiliki kaitan kesejarahan, kebudayaan dan keagamaan dengan masyarakat Bulukumba. "Berlayar", merupakan sebuah akronim dari kalimat kausalitas yang berbunyi "Bersih Lingkungan, Alam yang Ramah". Filosofi yang terkandung dalam slogan tersebut dilihat dari tiga sisi pijakan, yaitu sejarah, kebudayaan dan keagamaan. Dari sisi budaya, Bulukumba telah tampil menjadi sebuah "legenda modern" dalam kancah percaturan kebudayaan nasional, melalui industri budaya dalam bentuk Perahu, baik itu Perahu jenis Pinisi, padewakkang, lambo, pajala, maupun jenis lepa-lepa yang telah berhasil mencuatkan nama Bulukumba di dunia internasional. Kata layar memiliki pemahaman terhadap adanya subjek yang bernama Perahu

sebagai suatu refleksi kreativitas masyarakat Bulukumba.

Pemerintah daerah memiliki peranan penting dalam mendata kebudayaan dan kekayaan intelektual daerahnya. Hal itu tertuang dalam UU Nomor 5 Tahun 2017 tentang Pemajuan Kebudayaan. Pendataan kebudayaan tertuang dalam Pasal 8 dan 10, yaitu penyusunan Pokok Pikiran Kebudayaan Daerah (disingkat PPKD), adalah dokumen yang memuat kondisi faktual dan permasalahan yang dihadapi daerah dalam upaya pemajuan kebudayaan beserta usulan penyelesaiannya. Setiap kabupaten/kota diharapkan menyusun PPKD, karena merupakan dasar penyusunan dan dimuat dalam PPKD provinsi. Selanjutnya, dalam Pasal 7 disebutkan bahwa, Pemerintah Pusat dan atau Pemerintah Daerah melakukan pengarusutamaan kebudayaan melalui pendidikan untuk mencapai tujuan Pemajuan Kebudayaan. Pengertian pengarusutamaan kebudayaan adalah strategi yang dilakukan secara nasional dan sistematis melalui perencanaan, pelaksanaan, pemanfaatan dan evaluasi kebijakan serta rangkaian program yang memperhatikan perlindungan, pengembangan, pemanfaatan dan pembinaan kebudayaan.

Jauh sebelum undang undang Pemajuan Kebudayaan lahir, pemerintah daerah punya tugas dalam pemajuan kebudayaan. Terbukti adanya Dinas yang menangani kebudayaan. Di Kabupaten Bulukumba, terdapat dua Dinas yang banyak mengurus kebudayaan, yaitu Dinas Pendidikan dan Kebudayaan dan Dinas Pariwisata. Dinas Pendidikan dan Kebudayaan tugasnya lebih banyak mengurus

pelestarian dan pemajuan kebudayaan, baik budaya takbenda (integibel) maupun budaya benda (tengibel). Sedangkan Dinas Pariwisata lebih banyak melakukan promosi dan festival budaya kaitannya dengan pengembangan pariwisata.

1. Festival Pinisi

Sejak tahun 2010 dilakukanlah Festival Pinisi, dengan mengangkat berbagai budaya lokal yang pementasannya dilakukan dalam komunitas masing-masing. Seperti di Bonto Bahari, pengunjung dapat menyaksikan kegiatan *annyorong lopi* (peluncuran Perahu). Di kawasan adat Kajang, pengunjung bisa menyaksikan kegiatan ritual suku Kajang seperti *Addingingi Kampong* dan *Attunu Panroli* (ritual dalam menyelesaikan suatu masalah dengan metode pembuktian bagi warga Kajang dalam mencari keadilan), serta pertunjukan tari tradisional Pabbitte Passapu dan demonstrasi pembuatan tenun Kajang.

Selanjutnya di perkampungan nelayan di Kalomeme, pengunjung dapat menyaksikan ritual Pesta laut yang dilakukan oleh para nelayan. Kegiatan pameran dan pertunjukan seni dipusatkan di kawasan wisata Tanjung Bunga. Semua itu ditampilkan sebagai upaya pelestarian budaya Kajang, sekaligus untuk menarik wisatawan baik domestik maupun mancanegara.

Festival Pinisi merupakan agenda tahunan, yang sebelumnya hanya merupakan kegiatan lokal ditingkat kabupaten. Dalam perkembangannya, festival ini kemudian dijadikan agenda tahunan

secara nasional dengan kerjasama dengan pemerintah provinsi Sulsel dan Kementerian Pariwisata. Festival ini gaunnya semakin besar setelah Perahu Pinisi mendapat pengakuan sebagai warisan budaya tak benda dari Unesco pada akhir tahun 2017. Penyerahan sertifikatnya berlangsung bulan April 2018 di Bulukumba.

Keberhasilan pemerintah dalam mengusung Pinisi mendapatkan sertifikat UNESCO memberi dampak terhadap konsep pengembangan kegiatan Festival Pinisi itu sendiri. Pada tahun 2018, Festival Pinisi yang berlangsung bulan September mengalami beberapa tambahan kegiatan yang sebelumnya tidak ada. Seperti, menampilkan semua ragam keahlian, mulai dari proses pembuatan lunas, pemasangan papan sebagai dinding, pemasangan kerangka sampai peluncuran perahu Pinisi, termasuk segala upacara atau ritual yang menyertainya. Selain itu ada juga kegiatan baru berupa pelayaran yang diikuti oleh sejumlah perahu Pinisi dan perahu-perahu layar lainnya. Pesertanya tidak hanya pelaut setempat yang berpartisipasi, melainkan juga pelaut-pelaut lain dari seluruh wilayah Provinsi Sulawesi Selatan.

Keberhasilan dan kesuksesan Festival Pinisi yang dikemas berbagai kegiatan dari tahun ke tahun, menjadikan festival ini sebagai salah satu dari empat agenda wisata Calendar of Event Sulawesi Selatan 2019. Tiga agenda wisata lainnya adalah Eight Festival (F8) Makassar, Toraja International Festival, dan Festival Takabonerate. Festival Pinisi tahun 2019, kegiatannya lebih besar lagi. Kegiatannya sudah didukung oleh Kementerian Pariwisata, terutama masalah

anggaran. Festival ini menampilkan perahu layar tradisional Pinisi sekaligus mengajak wisatawan menikmati suasana alam di Bulukumba, Sulawesi Selatan.

Festival kali ini bukan sekadar acara pariwisata, melainkan mengenalkan Bulukumba sebagai pusat pembuatan Perahu Pinisi yang berjaya sejak masa lampau. "Kami ingin mengangkat kembali nilai-nilai masyarakat Bulukumba saat membuat Pinisi yang mampu mengarungi samudra." Juga ada pementasan drama yang mengangkat cerita Samindara. Ini adalah kisah tentang putri Raja Luwu yang dipindahkan ke Bulukumba karena menolak dinikahkan dengan saudaranya, Baso Kunjung Barani. Drama ini dikemas secara apik dan menarik sebagai media hiburan bagi warga masyarakat dan wisatawan.

Sejumlah kostum unik dan menarik ditampilkan pada rangkaian kegiatan karnaval budaya yang melibatkan ribuan peserta dari unsur pelajar, perwakilan organisasi perangkat daerah (OPD), dan utusan dari sepuluh wilayah kecamatan di daerah ini. Karnaval budaya dimanfaatkan para peserta untuk menampilkan dan memperkenalkan keragaman busana, serta pakaian adat daerah yang sekaligus menjadi gambaran kehomogenan suku dan etnis di Kabupaten Bulukumba.

Sejumlah kegiatan yang dilaksanakan pada festival Pinisi tahun-tahun sebelumnya juga masih mewarnai festival tahun 2019. Seperti kegiatan *anniyorong lopi*, upacara adat di Kajang dan

pertunjukan seni di Tanjung Bira dan berbagai kegiatan lainnya. Pada tahun 2020, Festival Pinisi rencananya akan dilakukan pada bulan Oktober, namun karena pandemi covid-19 festival tersebut dibatalkan. Bulukumba. Hal itu tertera dalam buku Museum La Galigo Tahun 1985/1986, dideskripsikan bahwa miniatur Pinisi termasuk dalam nomor inventarisasi 61, berbahan kayu, ukuran 70 cm, tinggi 64 cm, lebar 15 cm berasal dari Desa Bira, Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba (Perdana, 2020:166).

Materi konten Pinisi dalam Museum tersebut perlu diluruskan seperti, tantangan Pembuatan Perahu Pinisi saat ini hanya dapat disaksikan di tempat tertentu di Bulukumba, bahkan sentra pembuatan perahu Pinisi lebih banyak di luar Indonesia dibandingkan Indonesia (Perdana, 2020:166). Pernyataan tersebut tidak jelas sumbernya, dan bisa menyesatkan. Pengunjung museum tentu akan bertanya: Negara mana di dunia ini terdapat pembuat Pinisi, bukankah Pinisi sudah ditetapkan oleh UNESCO sebagai warisan budaya takbenda dari Indonesia?

Informasi yang lain perlu ditambahkan terkait dengan konten Pinisi, yaitu replika Pinisi yang mendapat tempat untuk dipajang di salah satu bagian gedung International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), di Hamburg, Jerman pada tahun 2019. Replika Pinisi itu bernama Maritim Jaya, ukurannya hanya 1,6 meter tapi menjadi cara untuk menyimpan jejak simbol kejayaan maritim nusantara di kota pelabuhan penting dunia itu. Penyerahan replika Pinisi diterima oleh Presiden ITLOS, Jin-Hyun Paik. Sebelum penerimaan replika Pinisi

tersebut, Jin-Hyun Paik menyatakan bahwa "Indonesia mempunyai kontribusi yang besar dalam pembuatan konvensi hukum laut," hal itu disebabkan karena,

Indonesia sebagai negara pelopor dan sangat penting untuk ITLOS. Pada 13 Desember 1957, Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja melahirkan prestasi diplomasi yang mempengaruhi konsep Negara Kepulauan. Zona teritorial laut yang sebelumnya diukur hanya 3 mil dari garis pantai, menjadi 12 mil dari garis pantai. Indonesia diuntungkan dengan penambahan luas wilayah dari yang semula kurang lebih 3.166.163 kilometer persegi menjadi 5.193.250 meter persegi dan aturan tersebut kini juga digunakan dalam berbagai perundingan konflik antara perbatasan Negara di laut.

Gaung Pinisi yang telah mengarungi samudra luas, terutama setelah Pinisi berhasil menaklukkan Samudra Pasifik, menyebabkan perahu tradisional ini semakin terkenal. Tidak banyak yang mengenal, jenis perahu ini diproduksi di “Butta Panrita Lopi”, negeri kecil di jazirah selatan Pulau Sulawesi.

Tanpa disadari, Pinisi adalah kreasi anak negeri yang boleh dikatakan sebagai *local genius* yang sudah barang tentu amat dibanggakan. *Local genius* di sini diartikan oleh Soebadio (1986) sebagai *Cultural Identity*, yakni identitas atau kepribadian budaya suatu bangsa, yang mengakibatkan, bahwa bangsa bersangkutan menjadi lebih mampu menyerap dan mengolah pengaruh kebudayaan yang mendatangnya dari luar wilayah sendiri, sesuai

dengan watak dan kebutuhan pribadinya. Pada penekanan aspek lain, kemampuan itu bahkan dinamakan ketahanan. terutama ketahanan di bidang budaya, atau yang kini disebut ketahanan bangsa, ketahanan nasional, masing-masing bangsa. Karena, akibat memiliki ketahanan itu, suatu bangsa akan lebih mampu untuk "bertahan" menghadapi “ancaman” pengaruh kebudayaan yang melanda dari luar kawasan sendiri, sehingga ia akan mampu menyerap apa yang cocok, dan menolak apa yang tidak cocok baginya.

Pinisi sebagai *local genius* tentunya memiliki nilai historis, sebagai akibat lika-liku sejarah Pinisi yang keberadaannya diperkirakan sejak abad 14, sekaligus juga nilai ideologis. Pinisi sebagai hasil kebudayaan masa lalu menjadi kebanggaan nasional, terutama masyarakat Bugis-Makassar. Boleh jadi hal inilah yang memantik kesadaran timbulnya gagasan “Festival Pinisi”, yang memadukan antara wisata budaya dan wisata bahari. Disini, Pinisi sesungguhnya adalah modal pariwisata yang bernilai ekonomi. Festival Pinisi dalam hal ini diharapkan dapat menjadi sarana yang menjembatani pengembangan Kabupaten Bulukumba sebagai destinasi wisata unggulan di Sulawesi Selatan.

Pengembangan pariwisata di Indonesia dilaksanakan berdasarkan konsep pariwisata budaya (*cultural tourism*), sebagaimana ditetapkan dalam Undang-Undang No. 9 Tahun 1990. Hal ini tentunya mengacu pada prinsip dasar pariwisata yang mengedepankan unsur-unsur kualitas produk dari keunikan,

otentitas, originalitas dari keragaman, bukan saja konfigurasi bentang alam, tetapi juga keragaman budaya. Dalam hal ini, tujuan program pengembangan pariwisata adalah mengembangkan dan memperluas diversifikasi produk dan kualitas pariwisata berbasis pada pemberdayaan masyarakat, dengan mempertahankan kelestarian budaya, terutama pada seni tradisi dan pelestarian lingkungan hidup, serta senantiasa berupaya mengembangkan produk dan pasar wisata secara lebih sungguh-sungguh.

Menurut Bandem (dalam Yoeti, 2006), pariwisata budaya sebagai suatu kebijaksanaan pengembangan kepariwisataan di Indonesia menekankan pada penampilan unsur-unsur budaya sebagai aset utama untuk menarik para wisatawan berkunjung ke Indonesia. Hal ini tidak berarti bahwa aspek-aspek lainnya akan ditinggalkan, seperti keindahan alam, pantai dan pemandangan, flora dan fauna termasuk kehidupan bawa laut, olahraga dan jenis-jenis hiburan lainnya. Selanjutnya dikemukakan bahwa unsur-unsur budaya memiliki manfaat yang amat penting antara lain: (1) untuk mempromosikan kepariwisataan secara umum, baik dalam maupun luar negeri; (2) produk seni budaya akan menyiapkan lapangan kerja dan peningkatan penghasilan masyarakat; (3) penampilan seni dan budaya di samping menarik perhatian wisatawan, juga meningkatkan pemberdayaan seni dan budaya itu sendiri; (4) penampilan seni budaya dapat meningkatkan pemeliharaan dan manajemen museum, galeri dan monumen-monumen seni budaya lainnya; (5) dana yang dihasilkan dengan penjualan produk seni dan budaya bisa meningkatkan taraf hidup masyarakat; (6) sentuhan dengan seni

budaya lain, meningkatkan harkat, kehormatan dan pemahaman tentang arti kemanusiaan.

Kalam (2017) yang menulis tentang Festival Pinisi sebagai Strategi Pengembangan Wisata Budaya di Kabupaten Bulukumba, memaparkan, dalam Pelaksanaan Festival Pinisi, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata kabupaten Bulukumba bekerja sama dengan beberapa pihak yaitu Kementrian Pariwisata, Dinas Pariwisata Provinsi Sulawesi selatan, DPRD Kabupaten Bulukumba, bank pemerintah maupun bank swasta, pihak swasta, tokoh-tokoh masyarakat, dan tokoh-tokoh adat serta beberapa media di Makassar. Sebagai wujud integrasi antar sesama organisasi pemerintah, Kementerian Pariwisata serta Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Selatan memberi dukungan dalam upaya pemerintah Kabupaten Bulukumba mengembangkan potensi wisatanya.

Pihak swasta, di antaranya Telkomsel, PT Suraco Indah (Yamaha), Teh Pucuk Harum, Honda, pengusaha perahu, pemilik hotel yang berada dalam kawasan Bira, dan CV Indonesia Movement. Pihak swasta dalam hal ini menjadi sponsor yang memberikan bantuan dana pada pelaksanaan Festival Pinisi. Berbeda halnya dengan CV. Indonesia Movement yang bertugas sebagai *event organizer* (EO). CV. Indonesia Movement merupakan mitra kerja Dinas Kebudayaan dan Pariwisata dalam menjalankan dan mengatur jalannya acara. Peranan pengusaha perahu selain menjadi sponsor, pihak pengusaha perahu memiliki peranan penting karena berkat

koordinasi dan komunikasi yang terjalin dengan pemerintah daerah maka proses ritual *appasili* dan *ammosi* atau proses penurunan perahu ke laut dapat dimasukkan ke dalam agenda Festival Pinisi yang menjadi agenda wisata budaya.

Selain pihak swasta, pihak BUMD dan BUMN juga terlibat dalam Festival Pinisi. Keterlibatan pihak Bank sama seperti halnya pihak swasta yang menjadi sponsor dalam pelaksanaan Festival Pinisi. Keterlibatan pihak-pihak swasta dan perbankan tidak terlepas dari upaya pemerintah yang terus berusaha melobi pihak-pihak tersebut.

Untuk mendokumentasikan dan mempromosikan hal-hal yang terkait dengan Festival Pinisi, pemerintah daerah bekerja sama dengan beberapa media partner, di antaranya Harian Fajar, Tribun Timur, Radar Selatan, Media warta, dan Harian Ujung Pandang Ekspres. Pada dasarnya media partner tersebut masih bagian dari pihak swasta yang diberi wewenang untuk memuat pemberitaan mengenai Festival Pinisi, agar citra dari event tersebut dapat tersebar luas.

Keterlibatan pihak swasta merupakan wujud kerja sama dengan pemerintah daerah dalam mengembangkan pariwisata Kabupaten Bulukumba. Sebagai timbal balik partisipasi pihak swasta, mereka dapat turut berpromosi selama event berlangsung dan hal-hal lain yang sifatnya menguntungkan baik bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba maupun mitra swasta tersebut. Ini berarti,

support pihak swasta memberikan efek positif dalam upaya menyukseskan event Festival ini.

Pada penyelenggaraan Festival Pinisi, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata melibatkan tokoh-tokoh masyarakat dan tokoh adat yang ada di Kecamatan Bonto Bahari dan kawasan adat *Ammatoa* Kecamatan Kajang. Tokoh-tokoh masyarakat yang dilibatkan pada Kecamatan Bonto Bahari yakni pemuka agama, *punggawa* (pemilik perahu), pembuat perahu dan penghulu adat serta budayawan pemerhati Pinisi. Tokoh adat serta tokoh-tokoh masyarakat kawasan adat *Ammatoa* juga dianggap penting dan terlibat dalam penyelenggaraan festival Pinisi di Bulukumba. Keterlibatan para tokoh adat dan pemuka masyarakat *Ammatoa* sebagai upaya mempromosikan etno ekowisata Tana Toa sebagai atraksi wisata. Harus diakui kearifan tradisi pengelolaan hutan adat, cara hidup *kamase-masea* yang didasarkan pada *pasang ri kajang* begitu menarik, terutama bagi wisatawan mancanegara.

2. Penerimaan Sertifikat Pinisi dari UNESCO

Seni pembuatan Perahu Pinisi yang menjadi kebanggaan masyarakat Bulukumba, secara resmi ditetapkan sebagai salah satu Warisan Budaya Tak Benda Dunia. Penetapan tersebut dilakukan pada saat Sidang Komite ke-12 UNESCO di Jeju Island, Korea Selatan, pada 7 Desember 2017. UNESCO (*United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization*), merupakan badan PBB yang menangani kerja sama dunia bidang pendidikan, keilmuan, dan kebudayaan.

Penyerahan sertifikat itu dilakukan di Gedung Kementerian Luar Negeri oleh Duta Besar Republik Indonesia untuk Prancis sekaligus Delegasi Tetap untuk UNESCO, Hotmangaradja Pandjaitan. Dalam penyerahan tersebut,, Menlu Retno mengingatkan bahwa penetapan UNESCO bukan tujuan akhir, melainkan hanya sarana untuk mendukung pelestarian budaya Nasional.

Sertifikat tersebut diteruskan ke Pemerintah Daerah Bulukumba. Pada saat penyerahan, Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, diwakili oleh Direktur Jenderal Kebudayaan, Hilmar Farid menyerahkan sertifikat tersebut kepada Wakil Bupati Bulukumba, Tomy Satria Yulianto pada tanggal 27 Maret 2018. Dalam penyerahan tersebut, Hilmar Farid menyampaikan bahwa seni pembuatan Perahu di Sulawesi Selatan itu diusulkan oleh Indonesia ke dalam UNESCO *Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity*. Selain itu, dia juga menyampaikan bahwa penetapan ini diharapkan dapat meningkatkan kepedulian masyarakat akan pentingnya Pelestarian Warisan Budaya Tak Benda Indonesia. Sebab dalam penetapan tersebut, komunitas dan masyarakat menjadi bagian penting mulai pada saat pengusulan hingga penetapannya. Hal ini menjadi momentum yang dapat dimanfaatkan secara bersama-sama oleh pemerintah pusat dan daerah serta komunitas

3. Penyerahan Miniatur Pinisi

Salah satu koleksi Museum La Galigo Makassar adalah miniatur Perahu Pinisi. Miniatur tersebut merupakan hibah dari Pemerintah

Daerah untuk memberikan perhatian lebih dalam pengelolaan Warisan Budaya Tak Benda, terutama terhadap pengembangan pengetahuan, teknik dan seni warisan budaya tak benda yang perlu dilestarikan di tanah air pada umumnya.

Penyerahan sertifikat tersebut dikemas dengan Pesta Rakyat yang dibuka untuk seluruh masyarakat Bulukumba dan undangan yang terdiri atas *Panrita Lopi* (tukang ahli), Sawi (tukang), dan Sambalu (pemesan) sebagai aktor utama pembuatan Perahu Pinisi, budayawan, serta pemangku kepentingan lainnya. Dalam penyerahan tersebut, Tomy Satria Yulianto mengungkapkan kegembiraannya atas pengakuan UNESCO terhadap Pinisi sebagai warisan budaya tak benda dunia. Sebagai tindak lanjut pengakuan tersebut, Pemerintah Kabupaten Bulukumba berencana membuat Museum Pinisi.

4. Permodalan Pinisi

Upaya Pemerintah untuk menciptakan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat Indonesia melalui pemberdayaan ekonomi rakyat sudah diikrarkan sejak awal masa kemerdekaan. Untuk itu telah dilakukan berbagai program pembangunan, walaupun sampai sekarang ini masih ada sekelompok masyarakat yang tergolong miskin. Belum optimalnya keberhasilan pembangunan ekonomi dari satu rezim ke rezim yang lain, tampaknya tidak terlepas dari konsepsi dasar pembangunan yang belum sepenuhnya mengutamakan kepentingan pemberdayaan ekonomi rakyat. Indikator dari kondisi tersebut antara lain terlihat dari semakin menyurutnya peranan

koperasi dalam pembangunan ekonomi, bahkan sebagian ekonom sekarang malah mempertanyakan apakah koperasi merupakan alternatif kelembagaan untuk memberdayakan UKM, atau hanya merupakan salah satu solusi (Darna, 2011:128)

Sejalan dengan itu, peranan Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba terhadap permodalan untuk meningkatkan investasi bagi tukang pembuat Perahu Pinisi relatif terbatas. Peranannya hanya berupa fasilitasi dalam mendorong masyarakat untuk membentuk koperasi pada tahun 1991. Koperasi tersebut bernama Kopinkra Tanah Lemo, yang diketuai pada saat itu H. Usman Hasan. Kopinkra ini tidak berbadan hukum sendiri, ia hanya unit otonom dari KUD Tanah Beru. Oleh karena itu, pada saat bantuan kredit dari Menteri Koperasi sebesar RP 50 juta untuk pengembangan pembuatan Perahu tidak seluruhnya diperuntukkan usaha tersebut. Akan tetapi sebagian dialokasikan untuk pengadaan unit angkutan umum yang merupakan program kerja dari KUD tersebut (Salman, 2006:101).

Koperasi tersebut tidak berjalan lancar dan bubar, karena tidak dimanfaatkan oleh tukang Perahu. Ada kebiasaan yang tidak rasional bagi tukang (punggawa) atau pengusaha pembuat Perahu, yaitu menghindari koperasi atau bank sebagai sumber modal. Mereka menganggap bahwa meminjam uang, baik di koperasi maupun bank adalah pertanda kebangkrutan usaha. Dengan demikian, upaya pemerintah daerah termasuk pemerintah pusat untuk memberi fasilitasi tidak dimanfaatkan secara baik.

5. PERDA Pelestarian Perahu Pinisi

Menindaklanjuti penerimaan sertifikat UNESCO terkait Perahu Pinisi, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba membuat sebuah regulasi terkait dengan pelestarian Perahu Pinisi. Terkait dengan hal itu, maka lahirlah Peraturan Daerah Kabupaten Bulukumba Nomor 2 Tahun 2019 tentang Pelestarian Perahu Pinisi.

Pelaksanaan Perda tersebut, diatur dalam Peraturan Bupati Bulukumba Nomor 23 Tahun 2019. Dalam Pasal 1 disebutkan. Melaksanakan Peraturan Daerah Kabupaten Bulukumba Nomor 2 Tahun 2019 tentang Pelestarian Perahu Pinisi. Selanjutnya, dalam Pasal 2 disebutkan Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 dilaksanakan oleh Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kabupaten Bulukumba serta berkoordinasi dengan Dinas Pariwisata Kabupaten Bulukumba dan Perangkat Daerah terkait . Dapat dikatakan bahwa pelaksanaan Perda Bulukumba Nomor 2 Tahun 2019 dibebankan kepada Dinas Pendidikan Dan Kebudayaan.

Pelestarian Perahu Pinisi dalam Perda tersebut dapat diselenggarakan dengan berbagai cara (Pasal 5), yaitu inventarisasi, perencanaan, edukasi, advokasi, pendaftaran, pembangunan museum dan promosi. Dalam melaksanakan perencanaan (Pasal 7) Pemerintah Daerah melakukan perencanaan dalam pelaksanaan pelestarian Perahu Pinisi, yang terdiri atas: rencana jangka panjang; rencana jangka menengah; dan rencana jangka tahunan. Perencanaan tersebut dilakukan oleh Perangkat Daerah yang tugas pokok dan fungsinya menangani urusan kebudayaan dengan

berkoordinasi Perangkat Daerah yang menangani perencanaan pembangunan Daerah.

Hal menarik dalam Perda tersebut adalah terkait dengan edukasi (Pasal 8), yaitu Pemerintah Daerah melakukan kegiatan edukasi dalam rangka pelestarian Perahu Pinisi. Kegiatan edukasi diberikan dalam bentuk: muatan lokal pada satuan pendidikan; dan sosialisasi kepada Masyarakat. Namun demikian, terkait dengan muatan lokal harus ditetapkan dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

Setiap Perda tentu masih ada kekurangannya, yang masih perlu direvisi untuk penyempurnaannya ke depan. Dalam Perda Nomor 2 Tahun 2019 belum membahas tentang keberlanjutan ekosistem pembuatan Perahu Pinisi. Oleh karena pelaksanaan Perda tersebut diberi kewenangan Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, terkait dengan ekosistem laut untuk pembangunan area pinishing Perahu, proses administrasi legalitas untuk Perahu Pinisi bukan kewenangannya Dinas Pendidikan dan Kebudayaan. Demikian pula ekosistem hutan untuk ketersediaan bahan baku (kayu) untuk pembuatan Perahu Pinisi, juga merupakan diluar kewenangan Dinas Pendidikan dan Kebudayaan.

Berbagai hal yang mendesak dan penting untuk menjadi perhatian yang ada hubungannya dengan pelestarian Pinisi. Ketersediaan bahan baku berupa kayu, sangat mendesak untuk menjadi fokus perhatian. Oleh karena besar kemungkinan sepuluh tahun ke depan bahan baku utama (kayu uling, kayu besi, kayu bitti

dan kayu jati) sudah habis. Selama ini bahan baku tersebut didatangkan dari Sulawesi Tenggara, kemudian bergeser ke Morowali (Sulawesi Tengah), karena di Sultra sudah habis atau sangat kurang. Demikian pula kayu jati dan bitti yang biasanya ditemukan di Bulukumba dan daerah sekitar di Sulawesi Selatan juga sudah mulai berkurang. Sementara perhatian Pemerintah terkait bahan baku tersebut tidak ada, sehingga besar kemungkinan kelanjutan pembuatan Perahu Pinisi terkendala dari bahan baku. Apalagi usia pohon kayu yang memiliki kualitas tinggi minimal 50 tahun baru bisa ditebang.

6. Membangun Museum Pinisi

Sesuai janji Wakil Bupati Bulukumba, Tomy Satria Yulianto pada saat penyerahan sertifikat UNESCO, Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba akan membangun Museum Pinisi. Museum ini rencananya akan dibangun di Tanah Beru yang berintegrasi secara langsung dengan kawasan pembuatan Pinisi. Bangunan ini memiliki visi mengembalikan kejayaan kebudayaan maritim Indonesia yang salah satunya masih tersimpan dalam proses pembuatan perahu Pinisi dan perahu Pinisi itu sendiri sebagai produk kebudayaan maritim. Secara fungsional konsep *Living Museum* yang digunakan sebagai dasar perancangan diwujudkan dalam fungsi-fungsi yang mengedepankan interaksi dengan objek budaya (artefak) dan pelaku budaya secara langsung. Hal ini diwujudkan dengan menambahkan fasilitas-fasilitas pendukung sesuai dengan titik-titik aktivitas yang ada pada eksisting tapak (Hanggara, 2018).

Rancangan Museum Pinisi dengan penerapan konsep *Living Museum* sebagai upaya memadukan pengalaman belajar aktif dan pasif dengan desain penataan ruang pameran yang terbuka, penyediaan fasilitas *workshop* (pendidikan informal), serta pemilihan lokasi yang potensial. Bontobahari sebagai kawasan pembuatan Perahu Pinisi dan kawasan pembangunan berbasis komunitas menjadi area dengan potensi strategis untuk perancangan Museum Pinisi (Hangga, 2018). Sampai sekarang pelaksanaan pembangunan museum tersebut belum terlaksana karena terkait dengan pembebasan lahan.

B. Peran Pemerintah Provinsi Sulawesi-Selatan

1. Expo 1986 di Vancouver Kanada.

Keikutsertaan Indonesia pada Expo Vancouver 1986 berdasar pada Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 1984, yang ditetapkan di Jakarta 18 April 1984. Pertimbangan Presiden untuk ikut dalam Expo tersebut adalah merupakan wahana untuk menunjukkan kegiatan dan hasil pembangunan nasional, termasuk kekayaan bangsa Indonesia. Expo tersebut bertemakan *-World in Motion World in Touch* diselenggarakan untuk menunjukkan teknologi transportasi dan komunikasi negara di dunia.

Anjungan Indonesia di Vancouver diisi dengan berbagai alat transportasi dan komunikasi, sebagian dalam bentuk mini. Mulai dari kentongan sebagai alat komunikasi yang kuno dan tradisional, sampai kepada becak serta berbagai jenis dan bentuk sampan. Tidak ketinggalan pula sebuah Perahu Pinisi, yang berukuran panjang 15,40

meter. Perahu tersebut berbentuk asli Pinisi dan dikerjakan oleh para tukang yang masih muda dari Tanaberu, Bulukumba. Pinisi ini dibangun di lingkungan Fakultas Teknik Perperahuan Universitas Hasanuddin. Pinisi itu kemudian diurai (knocked down), diangkut dengan perahu peti kemas ke Vancouver dan dirakit kembali di sana oleh mereka yang telah membangunnya di Ujung Pandang. Pinisi itu diberi nama Pinisi Antarbangsa, yang diluncurkan 3 Agustus 1986, satu setengah bulan sebelum Pinisi Nusantara memasuki Vancouver. Ketika pameran selesai, Pinisi Antarbangsa diserahkan kepada Vancouver Maritim Museum, lengkap dengan seluruh peralatannya (Caro, 2012:5-6).

Awalnya, rencana keterlibatan Indonesia dalam expo tersebut hanya mengirimkan semua peralatan yang akan dipamerkan kemudian dirakit kembali di sana. Akan tetapi, dalam sebuah rapat persiapan untuk kegiatan expo tersebut, tiba-tiba muncul ide pelayaran Perahu Pinisi ke Vancouver. Ide pelayaran Pinisi ini diawali pertanyaan tantangan dari Mayjen Purnawirawan R.M. Slamet Danusudirdjo, —Mengapa kita tidak melayarkan sebuah Pinisi lain dari Jakarta ke Vancouver? Mungkin didasari nyanyian —Nenek Moyangku seorang pelaut pada tiap anak Indonesia, maka tantangan itu diterima. Selanjutnya, ditunjuklah Laksamana Urip Santoso sebagai ketua pelayaran. Padahal waktu itu, belum ada dana sama sekali karena pelayaran ini diluar rencana yang dianggarkan dalam APBN. Namun akhirnya sebagian dana tersebut berhasil ditutupi dengan swadaya masyarakat dan dukungan dari berbagai

pihak seperti dari para pengusaha Sulawesi Selatan. Pinisi Nusantara bagian lunasnya dibuat di *bantilang* H. Damang, Tanaberu.

2. Pengusulan Pinisi sebagai WBTB ke UNESCO

Pinisi, Seni Pembuatan Perahu di Sulawesi Selatan, mengacu pada anjungan dan layar Sulawesi schooner⁴ yang terkenal. Konstruksi dan penyebaran perahu-perahu semacam itu merupakan tradisi ribuan tahun pembuatan perahu dan navigasi Austronesia yang telah melahirkan berbagai macam perahu air canggih. Bagi masyarakat Indonesia dan publik internasional, Pinisi telah menjadi lambang perahu layar pribumi Nusantara. Saat ini, pusat-pusat pembuatan perahu terletak di Tana Beru, Bira dan Batu Licin, dimana sekitar 70 persen populasi mencari nafkah melalui pekerjaan yang terkait dengan pembuatan perahu dan navigasi.

Namun, pembuatan perahu dan pelayaran tidak hanya menjadi andalan ekonomi masyarakat, tetapi juga merupakan fokus utama dari kehidupan dan identitas sehari-hari. Kerjasama timbal balik antara komunitas pembuat perahu dan hubungan mereka dengan pelanggan mereka memperkuat saling pengertian antara pihak-pihak yang terlibat. Pengetahuan dan keterampilan yang terkait dengan elemen diturunkan dari generasi ke generasi di dalam lingkaran keluarga, serta kepada individu di luar keluarga melalui pembagian kerja. Komunitas, kelompok, dan individu yang terlibat secara aktif terlibat dalam upaya pengamanan, misalnya melalui inisiatif pemasaran dan penerbitan buku tentang masalah tersebut. Profil Budaya dan Bahasa Kab. Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan

53 Ditetapkan oleh UNESCO pada tanggal 07/12/2017. Pinisi: Seni Pembuatan Perahu di Sulawesi Selatan (Art of boatbuilding in South Sulawesi) yang sebelumnya sudah ditetapkan oleh Menteri pada 13 Desember 2013 dengan nomor 238/M/2013 dengan Domain: Pengetahuan dan Kebiasaan Perilaku Mengenai Alam dan Semesta.

C. Peranan Masyarakat

1. Pembuat Perahu

Sejak ratusan tahun silam, orang Ara dan Tanah Lemo (termasuk Tanah Beru) telah berperan dalam kegiatan pembuatan Perahu. Peranan tersebut dituangkan dalam suatu karya sastra, yaitu *Sinrilikna Datu Museng*, dalam episode pembuatan Perahu I *Lologading*. Dalam *singrilik* tersebut disebutkan *Panre patangara'na Bira*, *Pasingkolo tu Araya*, *Pabingkung tu Lemo-lemo* artinya, orang Bira sebagai pelaut yang melayarkan Perahu, orang Ara sebagai pembuat Perahu dan orang Lemo- lemo (Tana Lemo) sebagai ahli dalam mengerjakan Pinising Perahu (Saenong, 2013:13). Sebelum Pinisi dikenal, orang Ara dan Lemo-lemo telah membuat berbagai jenis Perahu, seperti *beroang* (sampan), *Soppe'*, *Jarangka'*, *Pa'dewakang*, *Pajala*, dan *Lambok*. Pembuatannya tentu agak sedikit berbeda dengan Perahu Pinisi, karena ukurannya jauh lebih besar.

Perahu Pinisi mulai dikenal pada abad ke 20, yang ditandai dengan referensi yang akurat sebagai bukti sejarah. Para pelaut Sulawesi Selatan sepenuhnya mengadaptasi layar *Pinis* (Perahu Raja Tenggana, Malaya) dengan mengubah sekunar Barat' yang layarnya ditarik naik bersama sanggamarnya, menjadi *kets-sekunar*

menggunakan layar yang dikembangkan ke arah belakang pada sanggamara yang tetap terpasang pada tiangnya. Jenis layar ini, awalnya dipasang di Perahu Padewakang dan Palari. Baru pada akhir tahun 1950-an, sejenis lambung baru, yang disesuaikan dengan daya dorong layar Pinisi itu dirancang. Kata Pinisi pun baru digunakan untuk menandai keseluruhan Perahu, baik lambung maupun jenis layarnya (Liebner, 2018:14).

Awalnya, tukang pembuat Perahu hanya mengandalkan modal sendiri dengan cara mencari kayu sendiri di hutan atau membeli kayu di kebun orang lalu ditebang sendiri. Memasuki pertengahan tahun 1960-an sudah ada pengusaha yang menyiapkan bahan baku untuk pembuatan Perahu. Biaya pembuatan Perahu mencakup harga kayu, upah kerja, biaya konsumsi, harga bahan penunjang, dan biaya upacara. Pembuatan

Perahu berlangsung lima bulan hingga setahun dan umumnya dimulai dengan ketersediaan dana yang tidak memadai. Pada masa itu, modal pembuatan Perahu biasanya kalau sudah ada dana untuk pengadaan *lunas* dan *pamaru*, mulai saja pembuatan Perahu, serahkan saja kepada Allah rezeki berikutnya untuk penyelesaian Perahu secara keseluruhan (Salman, 2006:45).

Kegiatan pembuatan Perahu Pinisi sangat berkembang hingga awal tahun 1970-an. Namun, setelah keluarnya kebijakan Pemerintah tentang motorisasi pelayaran pada tahun 1972, yang mewajibkan Perahu layar (Pinisi) dilengkapi mesin dan perlengkapan kesehatan. Waktuitu, Perahu layar berubah nama menjadi Perahu

Layar Motor (PLM). Harga mesin yang sangat mahal, mengakibatkan saudagar dan ponggawa pembuat Perahu di Ara dan Tanah Beru tidak mampu lagi berinvestasi.

Akhirnya, pengusaha Tionghoa mengambil alih aktivitas pelayaran niaga. Di samping itu, mereka juga menanam investasi dalam industri pembuatan Perahu. Lokasi pembuatan Perahu di beberapa daerah di Indonesia dibuka, dengan konsep mendekatkan pada lokasi bahan baku (kayu) yang tersedia banyak. Dengan sendirinya, pembuatan Perahu tidak lagi terkonsentrasi di Ara atau Tanah Beru. Sebagian tukang Perahu dari Ara dan Tanah Beru mengharuskan bermigrasi ke lokasi yang diinginkan oleh pengusaha Tionghoa. Terdapat beberapa daerah yang dijadikan lokasi pembuatan Perahu Pinisi, yaitu Kota Baru Pulau Sebuk, Satui, dan Pagatan di Kalimantan; serta Bima dan sekitarnya di Sumbawa. Pada tahun 1982 mereka mengenal Batulicin (Kalimantan Selatan), yang kemudian menjadikan lokasi ini sebagai sentra pembuatan Perahu Pinisi hingga tahun 1992 (Salman, 2006:100).

Masa itu, belum dikenal adanya pengusaha pembuatan Perahu yang mempekerjakan tukang (ponggawa dan sawi). Orang Tionghoa biasanya memesan langsung ke Punggawa atau melalui perantara nahkoda yang pernah mengangkut barang dagangannya. Punggawa yang menerima pesanan harus menyampaikan secara terbuka dan jujur kepada

sawinya agar jelas pembagiannya. Bila ada ponggawa tidak jujur dan kemudian diketahui oleh sawinya, maka sawi bisa menuntut

pembagian hasil dihitung ulang sesuai adat dan difasilitasi oleh Kepala Desa. Namun demikian, ketidak jujuran seperti itu semakin sering terjadi sehingga lambat laun tidak dipermasalahkan lagi.

Pengusaha pembuatan Perahu di Ara dan Tanah Beru muncul setelah adanya pesanan dari luar negeri. Hal itu merupakan dampak dari keberhasilan Indonesia dalam mengikuti Expo Vancouver 1986 di Canada. Tentu saja yang menarik perhatian dunia adalah keberhasilan Perahu Pinisi mengarungi samudra. Sejak tahun 1991 telah banyak pengusaha dari mancanegara memesan Perahu Pinisi untuk dijadikan sebagai perahu pesiar (Masrury, 1994/1995:33).

Pengusaha pembuatan Perahu rata-rata pekerjaan sebelumnya adalah punggawa yang telah mengumpulkan modal untuk membeli peralatan. Sekarang ini, sudah banyak pengusaha pembuatan Perahu. Kegiatannya bukan hanya berpusat di bantilang Tanah Beru, tetapi juga di Ara dan Bira. Demikian pula pesanan, bukan hanya datang dari manca negara tetapi juga datang dari dalam negeri terutama dari Jakarta, Surabaya, Bali dan Labuang Bajo. Kehadiran pengusaha tersebut, sangat signifikan dalam membuka lapangan kerja bagi masyarakat, terutama kaum laki-laki untuk bekerja membuat Perahu. Rata-rata tenaga kerja memiliki hubungan kerabat, bertetangga dengan tenaga-tenaga kerja pembuat Perahu yang lainnya. Dan rata-rata juga memiliki latar belakang pendidikan yang relatif rendah.

2. Usaha Souvenir

Usaha souvenir dengan miniatur Perahu Pinisi, merupakan salah satu bentuk peranan masyarakat Bulukumba dalam melestarikan Pinisi. Seorang pemuda bernama Zainal Abidin, merupakan salah seorang yang memiliki keterampilan dan usaha souvenir Perahu Pinisi. Ia tergabung dalam —Bengkel Kreatif Kelompok Pemuda Mandiri yang beralamat di

Desa Kalomeme, Kabupaten Bulukumba. Setiap harinya mengumpulkan limbah kayu jati putih atau jati merah di bantilang pembuatan Perahu Tanah Beru. Dengan bermodalkan limbah kayu tersebut disertai dengan peralatan relatif sederhana, mereka bekerja bersama teman-temannya membuat miniatur Perahu Pinisi.

Keahlian membuat miniatur Perahu Pinisi diperoleh dari ayahnya, yang juga semasa hidupnya menggeluti pekerjaan tersebut. Pekerjaan ini selain merupakan peluang usaha ekonomi, juga merupakan pekerja seni yang dapat mengajak generasi muda untuk bergabung dalam kelompok ini.

Keinginan kami sebagai generasi muda yang tergabung dalam bengkel kreatif pemuda ini adalah untuk menguatkan ikon Pinisi sebagai warisan budaya leluhur *Panrita Lopi* di Bulukumba. Untuk menguatkan ikon tersebut, perlu dibuatkan souvenir untuk menjadi kenangan bagi wisatawan yang berkunjung ke Bulukumba. Demikian pula bagi yang mereka belum pernah ke Bulukumba, tetapi sudah mengenal dan memahami Perahu Pinisi untuk dikoleksi di rumahnya.

3. Tim Ekspedisi Pinisi Bhakti Nusa

Sebuah ekspedisi mengelilingi laut Nusantara dengan menggunakan Perahu Pinisi. Ekspedisi ini diprakarsai Ikatan Sarjana Kelautan Indonesia (Iskindo) dan Yayasan Makassar Skalia. Ekspedisi yang dimulai pada tahun 2019 ini, mengambil star di Pantai Losari Makassar pada akhir Desember 2018. Rencananya akan mengelilingi Indonesia dan menyinggahi 74 titik. Titik terakhir akan singga di Jakarta, tepat pada tanggal 17 Agustus 2019 sekaligus merayakan Hari Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia yang ke 74.

Ekspedisi ini menggunakan Perahu Pinisi karena jenis Perahu ini telah mendapat pengakuan dunia dengan sertifikat sebagai warisan budaya takbenda dari UNESCO pada tahun 2017. Oleh karena itu, setiap titik yang disinggahi akan memaparkan tentang *reborn of Pinisi* atau terlahir kembalinya Perahu Pinisi. Tujuannya adalah agar generasi muda dan masyarakat umum tahu bangsa ini mempunyai Perahu tradisional yang melegenda. Selain itu, juga terkait dengan kearifan local terutama pelestarian potensi dan keindahan bawah laut (terumbu karang), mencegah kerusakan terumbu karang, perburuan dan penangkapan satwa (ikan) yang dilindungi. Demikian juga terkait dengan kampanye kebersihan lingkungan laut dan pantai dari sampah-sampah, terutama plastik.

Terkait Kebersihan lingkungan laut dari sampah, diharapkan agar setiap perahu agar tidak membuang sampah ke laut. Diharapkan pula kepada Pemerintah daerah untuk membuat peraturan kepada setiap perahu yang menuju laut/pulau wajib

membawa kantong sampah. Jangan sampai nanti pada tahun 2050, sampah laut lebih banyak dari pada ikannya. Oleh karena itu, kita harus menjaga secara bersama kebersihan dan keindahan lingkungan laut dari sampah yang ada.



BAB VI

PINISI: BENTUK KERJASAMA DAN SISTEM BAGI HASIL



Foto: Salah satu Model Pekerja Pinisi

Sebagai karya budaya yang meonumental tentu didalamnya tersirat beragam unsur kesejarahan, termasuk unsur kebudayaan, seperti didalamnya tulusan ini membahasakan tentang sejarah yang melatari keberadaannya, lalu kemudian juga memuat fungsi, lalu digambarkan kelompok orang yang bertahan untuk memajukan Perahu Pinisi yang disebut para *Panrita Lopi* dan agara karya ini tidak berhenti pada posisi penerimaan anugrah yang dapat mengagumkan

dan mengangkat citra bangsa Indonesia, maka sebagai pemerhati karya ini baik dari pihak masyarakat terlebih pihak pemerintah selalu menjaga kelestariannya, agar generasi pelanjut juga mengenal lebih dekat Perahu Pinisi, tentu dengan berbagai caram seperti melakukan kegiatan penedukumentasian, dan yang paling penting adalah melakukan kajian-kajian yang lebih terarah.

Perahu Pinisi yang kita kenal dewasa ini, merupakan salah satu jenis sarana transportasi laut yang hadir sebagai sebuah karya anak bangsa yang berlatar suku bangsa Bugis Makassar, tepatnya bermukim di Bulukumba, khususnya di Kecamatan Bonto Bahari. Pusat perkembangan Pinisi ada pada Kampung Ara, Tanah Beru, Tanah Lema, dan Bira. Karya budaya ini pada tahun 2017, dianugrahi piagam penghargaan oleh manajemen UNESCO sebagai karya budaya berkelas dunia.

A. Investasi Perahu Pinisi

Setiap orang yang terlibat dalam kegiatan bisnis tidak dapat menjalankannya sendiri, mereka selalu membutuhkan partisipasi dan peran orang lain dalam operasi bisnis mereka. Di zaman modern seperti sekarang ini, banyak bisnis tidak dapat diselesaikan hanya dengan satu orang. Mereka harus bersama-sama menjalankan bisnis dalam bentuk modal, berkomunikasi, dan pribadi yang menjalankan. Jika seseorang ingin aset mereka memiliki nilai tambah, ini sangat umum, sehingga seseorang akan selalu mengembangkan aset mereka sendiri, yang dapat digunakan dalam dunia bisnis untuk mengerahkan nilai mereka, atau dengan berinvestasi di bidang-

bidang tertentu.

Pada saat yang sama, kadang-kadang sebagai pemilik modal, seseorang tidak memiliki kebutuhan untuk mengembangkan modalnya sendiri, sehingga ia membutuhkan orang lain untuk membantunya mengembangkan dan mengelola modalnya sendiri. Di sisi lain, ada proporsi yang berlawanan, yaitu, orang dengan pengetahuan profesional (keterampilan) tetapi tidak memiliki modal untuk mengembangkan pengetahuan profesional mereka sendiri. Bekerja sama di sini agar mereka dapat saling menguntungkan. Kerja sama pada persetujuan membuktikan kesepakatan disetujui antara dua orang atau lebih yang saling menguntungkan. Ajaran Islam mengajarkan kita untuk bekerja sama dengan siapa pun, terutama di bidang ekonomi, pada prinsip saling membantu, saling menguntungkan, dan tidak saling merugikan.

Tanpa kerja sama, akan sulit bagi kita untuk mempertahankan penghidupan kita. Karena itu, Islam mendorong umat untuk bekerja sama dengan siapa pun sambil tetap berpegang pada prinsip-prinsip di atas. Kerja sama bisnis di sini adalah bentuk kerja sama pembagian keuntungan yang dilakukan oleh pengusaha perahu dan investor untuk menjual perahu Pinisi. Dalam kerja sama ini, diharapkan kedua belah pihak akan selalu bekerja sama sesuai dengan kesepakatan yang telah disetujui. Oleh karena itu, kerja sama ini dilakukan pertama kali secara formal dalam bentuk kontrak atau perjanjian, yaitu, setelah persetujuan dan penandatanganan, atau dengan cara lain yaitu kedua pihak menerima dan mau bekerja sama.

Sistem kerjasama investasi antara pengusaha perahu dan investor berbeda dari sistem kerja yang dilakukan oleh pengusaha di daerah lain, di mana investor hanya menyediakan dana untuk pembuatan perahu dan pengusaha dan pekerja yang akan bekerja. Pedagang perahu dan investor bekerja sama untuk membangun perahu. Di sini, pembuat perahu tidak hanya menyediakan modal pembuatan perahu, tetapi juga tidak hanya mempekerjakan karyawan. Namun, pengusaha perahu uap juga bekerja keras untuk membangun perahu dengan pekerja lain.

Dana yang disediakan oleh investor dalam kerja sama pembuatan perahu muncul dalam bentuk biaya operasi pembuatan perahu. Melalui kerja sama, investor dan pengusaha perahu menggunakan dan mendukung peralatan pembuatan perahu bersama. Saat berbagi hasil kerja sama, peralatan pribadi milik pengusaha perahu akan mendapatkan bagiannya. Investor berharap mereka dapat terus menggunakan dana untuk kerjasama membuat perahu untuk pengusaha dan membuat perahu untuk melakukan pekerjaan mereka dengan cepat. Investor dan pengusaha perahu di desa Tanah Beru di Jalan Bontobahari membagikan hasil kerja sama dan berbagi hasil kerja sama, membagikan hasil penjualan perahu Pinisi. Manfaat kemitraan dibagikan secara adil satu sama lain.

Kayu Jati dan Kayu Biti merupakan bahan utama pembuatan perahu Pinisi. Kayu Biti memiliki keunikan tersendiri karena ia dapat melekung secara alami. Bahkan, beberapa orang di Sulawesi juga meyakini bahwa semakin bengkok Kayu Biti, maka ia akan

menghasilkan harga yang cukup tinggi. Sedangkan Kayu Ulin atau Kayu Besi yang dimanfaatkan sebagai material penyokong lambung perahu. Jenis kayu ini dipilih karena tidak mudah diserang serangga atau rayap, dan yang paling penting ia tahan terhadap air.

Resiko yang harus diperhitungkan pemilik perahu dan investor saat terlibat dalam kerja sama pembuatan perahu mencakup:

1. Menggunakan terlibat dalam kerja sama pembuatan perahu, pengrajin hanya dapat diperoleh mendapatkan dukungan tidak pasti, tidak sesuai dengan durasi industri pembuatan perahu.
2. Berbagi hasil kerja sama, investor mengirimkan hasil lebih banyak dari pengiriman pengusaha. Di sini, investor mendapat 40% dari bagian ini, sementara pembuat perahu mendapat 60% karena ia harus membayar pekerjanya sebagai pengrajin.
3. Jika peralatan pembuatan perahu (bahan baku, mesin dan peralatan lain) rusak, pemilik akan dikenakan biaya perawatan minimum.

Beberapa risiko yang harus dihadapi para nelayan di desa Tanah Beru, Kabupaten Bontobahari ketika mereka bekerja sama dalam pembuatan perahu. Pemilik perahu selalu berusaha untuk mengatasi risiko di tempat kerja, sehingga mereka dapat terus

bekerja keras untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Pembuat perahu tidak mudah menyerah di tempat kerja, mereka menghadapi risiko bekerja bersama dan saling membantu dalam pekerjaan. Karena itu, nelayan tidak terlalu susah menghadapi risiko pekerjaan mereka. Untuk wirausahawan perahu uap, perlu tidak hanya mendapatkan penghasilan, tetapi juga mempromosikan bantuan timbal balik.

Bahan baku yang digunakan dalam pembuatan perahu Pinisi adalah bahan baku yang berkualitas tinggi dan didatangkan dari luar daerah sehingga membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Dalam pembuatan perahu setidaknya membutuhkan waktu sekitar 5 bulan hingga 1 tahun untuk ukuran perahu kecil sedangkan untuk perahu berukuran besar setidaknya membutuhkan waktu 2 tahun dalam proses pengerjaannya.

B. Sistem Bagi Hasil Pembuatan Perahu Pinisi

Perjanjian kerja sama antara investor perahu dan pengusaha di desa Tanah Beru, jalan Bontobahari, investor dan pengusaha telah mencapai kesepakatan untuk melakukan kerja sama. Setiap kali satu pihak memiliki pesanan perahu Pinisi (setara dengan 40% untuk investor), keuntungan yang diperoleh oleh pihak yang dibagi, dan sisa keuntungan yang dialokasikan untuk investor adalah hak pengusaha. Tidak ada jadwal untuk perjanjian bagi hasil, sehingga pemilik modal dapat menerima modal kapan saja.

Perjanjian bagi hasil dalam industri pembuatan perahu

dilakukan secara lisan oleh keluarga. Karena itu, tidak ada bukti tertulis dari perjanjian tersebut. Pada dasarnya, jika kedua belah pihak setuju dan disetujui, kontrak dinyatakan sah. Ketika pihak kedua mencapai kesepakatan, hak dan pihak kedua akan disetujui secara otomatis. Hak dan kewajiban ini dapat dilihat pada jenis-jenis kontrak yang ditandatangani.

Dalam kesepakatan kerja sama pembagian keuntungan antara investor, dimana investor hanya berinvestasi dalam modal dan menyetujui untuk berbagi keuntungan dengan pengusaha setiap kali terdapat pemesanan perahu Pinisi. Dalam usaha pembuatan perahu di Desa Tanah Beru Kecamatan Bontobahari, pemilik modal dan pengelola usaha telah menentukan presentase keuntungan yang akan dibagikan kepada masing-masing pihak. Kerja sama bagi hasil pada dilakukan dengan suatu kesepakatan bahwa keuntungan yang dibagikan kepada pemilik modal telah ditentukan pada awal akad yakni pemilik modal hanya akan mendapat keuntungan sebanyak 40% dari modal yang ditanamkannya sebesar Rp.6.000.000.000,- Rp 7.000.000.000 Jadi, pemilik modal akan mendapatkan keuntungan sebesar Rp.1.500.000.000,- setiap kali mendapat pesanan.

Secara umum sistem bagi hasil antara dengan investor yaitu 60:40. Semua dana yang masuk dari usaha pembuatan perahu Pinisi dihitung pada akhir pengerjaan perahu/perahu telah selesai dibuat dan hasilnya dibagi 40% untuk investor sedangkan semua peralatan pembuatan perahu dan biaya operasional ditanggung oleh pengusaha perahu dan karyawan hanya bekerja saja. Perjanjian

kerjasama selalu berdasarkan prinsip mencari keuntungan, maka keuntungan merupakan persoalan yang harus secara tegas ditentukan cara pembagiannya.

Biaya-biaya yang dikeluarkan untuk operasional usaha pembuatan perahu dalam sebulan yaitu dirincikan sebagai berikut:

1. Biaya listrik Rp.2.000.000,00 per bulannya
2. Biaya air Rp.1.000.000,00 per bulannya
3. Biaya pembelian mesin perahu Rp.250.000.000,00
4. Biaya pembelian bahan baku Rp 200.000.000,00
5. Gaji pengrajin perahu Rp 80.000.000-150.000.000
- 6.

Berdasarkan perhitungan biaya diatas, maka biaya operasional biaya pembuatan Perahu/perahu Pinisi sekitar Rp. 636.000.000 dalam satu kali pembuatan perahu Pinisi berukuran besar yang pengerjaannya bisa memakan waktu 1 hingga 2 tahun. Adapun modal dan profit yang didapatkan oleh pengusaha pembuat perahu dan investor dapat dilihat pada tabel di bawah ini;

Modal dan Penjualan Perahu Pinisi

No.	Jenis Perahu	Modal pembuatan dan penjualan		Target	Pencapaian
		Modal	Penjualan		
1.	Pinisi Besar	2,5 M	3,7M	100%	60%
2.	Pinisi Sedang	1,6 M	2,8 M	100%	50%
3.	Pinisi Standar	700Jt	1,2 M	100%	50%

Sumber: Data Penelitian, 2019

Perkembangan teknologi pada komunitas industri pembuatan Perahu mencakup perubahan peralatan, bahan produksi, dan cara kerja, terutama yang terjadi antara sebelum dan sesudah tahun 1970-an. Dengan kehadiran pembeli dari berbagai daerah luar Bulukumba hingga luar negeri, perkembangan teknologi merupakan strategi untuk merespon peningkatan volume kerja, baik karena ukuran Perahu yang semakin besar dan bertambahnya komponen Perahu, maupun karena meningkatnya permintaan. Dengan perkembangan teknologi, tercipta peningkatan kemampuan kerja, sehingga volume kerja yang lebih besar dapat diselesaikan.

Telah banyak literatur tentang sejarah keberadaan Perahu Pinisi di Bulukumba sebagai simbol sebuah karya masyarakat Bontobahari. Sebagaimana dipahami bahwa Pinisi sebagai lambang Kabupaten Bulukumba mempunyai latar belakang perjalanan kesejarahan sendiri.

Menurut Horridge dalam bukunya bahwa Perahu kuno yang terbuat dari kepingan-kepingan papan yang mula-mula tercipta di Sulawesi Selatan ialah Perahu padewakang dengan nama itu karena sering digunakan ke pulau dewakang. Pendapat ini dipertegas oleh Horridge bahwa Perahu padewakang berasal dari bahasa Bugis-Makassar.

Dalam membuat Perahu menghabiskan waktu berbulan-bulan atau lebih lama. Ini karena kendala ukuran serta anggaran dan bahan baku. Pembayaran sistem satu uang dapat berupa uang tunai, tetapi

seringkali tiga kali. Tergantung kesepakatannya. Biasanya hujan 30 persen, lalu 20 persen lagi. Sisanya dibayarkan setelah selesai. Tidak pernah hujan, tetapi sekarang sulit karena kita perlu modal untuk membeli bahan baku, membayar untuk pengrajin dan segalanya. Untuk mendapatkan bahan baku yang sama seperti kayu bitti dan kayu di sekitar (bermain) biasanya tidak sulit. Kayu kayu biasanya akan datang ke halaman belakang Anda jika Anda tahu desain perahunya.

Terkadang hanya lantai kayu ini yang harus menunggu sebentar untuk mendapatkan hasil maksimal. Keuntungan dari pesanan pemerintah biasanya tidak banyak, karena lebih dari tangan sebelum melemparkan ke dia atau perahu lain. Pesanan pemandu tugas biasanya memiliki spesifikasi atau model untuk peluncuran perahu yang tidak diinformasikan dengan baik oleh ilmu pengetahuan.

Keuntungan baru dari lakon ini adalah bahwa ada turis dari luar negeri, khas Inggris, Amerika Serikat dan Inggris. Mereka harus lebih senang dengan kualitas yang lebih baik. Kalau orang dewasa orang dewasa biasanya kita akan mendapat untung karena ukurannya besar dan tanpa peduli harganya. Hanya saja aku belum pernah membuat Perahu untuknya. Sebagian besar perahu membuat perahu hanya untuk ukuran kecil dan menengah.

Harga setiap perahu juga merupakan ukuran yang sesuai dengan kesepakatan. Ini bisa rumit sampai-sampai melukis. Kadang-

kadang tukang kayu hanya mendukung kayu, ketika baut dan alat tulis dan bahan dapat disiapkan dengan pickup. Untuk mesin biasanya tidak termasuk dalam kesepakatan. Sebuah perahu Pinisi besar dapat berharga hingga Rp700 juta - Rp2 yang biasa. Sedangkan untuk setiap minoritas yang tidak tahu belasan atau puluhan juta.

Penutup

Sebagai karya budaya yang monumental, didalamnya tersirat beragam unsur kesejarahan, termasuk unsur budaya, seperti sejarah yang melatari keberadaannya, memuat fungsinya, terdapat kelompok orang yang bertahan untuk memajukannya, disebut *Panrita Lopi*.

Agar karya ini tidak berhenti pada titik penerimaan anugrah, maka sebagai pemerhati karya ini, pemerintah dan masyarakat selalu menjaga kelestariannya sehingga generasi pelanjut dapat mengenal lebih dekat Perahu Pinisi, dengan beragam cara, seperti pendokumentasikan serta kajian-kajian yang lebih terarah.

Panrita Lopi sebagai asset berharga karena mampu menghasilkan karya yang mengangkat derajat bangsa ke tingkat Internasional, maka tidak salah kalau mereka diberi apresiasi dalam menekuni profesinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alimuddin, Muhamad Ridwan, 2005. Orang Mandar Orang laut (Kebudayaan bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan). Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia) Bekerjsama dengan Yayasan Adikarya IKAPI.
- Aswin. 2003. Studi Pemanfaatan Lahan Kawasan Pesisir Pantai Kecamatan Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba. Skripsi Sarjana. Fakultas Teknik. Universitas 45. Makassar: Departement Kelautan dan Perikanan.
- Departement Pekerjaan Umum. 1997: Ujung Pandang Pusat Studi Lingkungan Hidup UNHAS, 1997. Studi Sosial Ekonomi dan Lingkungan di Kawasan Pesisir dan Laut, Makassar
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah Direktorat Jenderal Penataan Ruang; Pedoman Pengendalian Pemanfaatan Ruang di Kawasan Rawan Bencana Banjir. Jakarta 2003 PSDAL UNHAS dengan Direktorat Bina Tata Perkotaan dan Pedesaan
- Hamid, Abdul Rahman, 2020. Sejarah dan Budaya Maritim Indonesia. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Ismail, Arifuddin, 2007. Religi Manusia Nelayan Masyarakat Mandar. Makassar: CV Indobis Rekagrafis.
- Jumdesi Damayant, Rabeah. 2012. Arahana Penataan Ruang Kawasan Pesisir Berdasarkan Kesesuaian Lahan di Kecamatan Ternate Selatan Kota Ternate Provinsi Maluku Utara. Skripsi Sarjana. Fakultas Teknik. Universitas 45: Makassar
- Koentjaraningrat. 1980. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Aksara Baru. Kusmayadi dan Sugiarto. 2000. *Metodologi Penelitian dalam Bidang Kepariwisata*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.

- Lampe, Mungsi, 1989. *Strategi-Strategi Adaptif yang Digunakan Nelayan Madura Dalam Kehidupan Ekonomi Perikanan Lautnya*. Tesis. Jakarta: Depdikbud, Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Miles, B. Matthew dan A. Michael Huberman, 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).
- Mirera, D.O. & A. Mtile. 2009. A preliminary study on the response of mangrove mud crab (*Scylla serrata*) to different feed types under drive - in cage culture system. *Journal of Ecology and Natural Environment* Vol.1(1), pp.007-014.
- Mirera, D.O. & P. O. Moksnes. 2014. Comparative performance of wild juvenile mudcrab (*Scylla serrata*) in different culture systems in East Africa: effect of shelter, crab size and stocking density. *Aquacult Int.* DOI 10.1007/s10499-0149805-3. Springer International Publishing Switzerland.
- Okpiliya, F.I., E.B. Effiong, E. Imoke & I.Eja. 2013. Mangrove forest ecosystem utilization and depletion: implication for occupational changes in Calabar South, Nigeria. *European Journal of Sustainable Development*, 2 (1):149-162.
- Peterson, B.D. & D.L. Mann. 2011. Mud crab aquaculture, in recent advances and new species in aquaculture (eds R. K. Fotedar and Phillips) p. 115-135, Wiley Blackwell, Oxford, UK.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan Sumber Daya Lingkungan dan Pesisir, 2012. *Analisis Kawasan Konservasi Maritim Untuk Mendukung Pengembangan Ekowisata* Jakarta: Litbang KP.
- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bulukumba Tahun 2012 – 2032 Republik Indonesia, Undang – Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil Republik Indonesia,
- Sainong, Arief Muhammad, 2013. PINISI: Paduan Teknologi dan

Budaya. Yogyakarta: Penetbit Ombak

Shelley, C. 2008. *Capture-based aquaculture of mud crab (Scylla spp.). Global overview. FAO Fisheries Technical Paper*, No. 508. Rome, FAO. pp:255-269.

Singarimbun, Masri, Irawati dan Sofian Effendi, 1981. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Lembaga Penelitian Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial.

Soewadji, MA, Jusuf. 2012. *Pengantar Metodologi Penelitian*: Jakarta
Soerjani, Rofiq Ahmad dan Rozy Munir, 1987. *Lingkungan: Sumberdaya Alam dan Kependudukan dalam Pembangunan*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).

Spradley, P.James. 2006. *Metode Etnografi*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Triadmodjo, Bambang. 1999. *Teknik Pantai*: Yogyakarta
Keesing, Roger M. 1994. *"Theory of Culture Revisited"*, dalam *Accessing Cultural Anthropology* (editor Robert Borofsky). New York: McGraw- Hill.

Widi, Pratikto Agus, dkk. 1993. *Perencanaan Fasilitas Pantai dan Laut*: Surabaya Aksarahadi,

IDENTITAS PENULIS



Syamsu Rijal, Lahir di Ujung Pandang pada tanggal 21 Agustus 1968. Menyelesaikan pendidikan pada jurusan Administrasi Negara pada Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi YAPPI Makassar pada tahun 1997, kemudian melanjutkan pendidikan pada program Pascasarjana Universitas Negeri Makassar Jurusan Manajemen Pendidikan yang diselesaikan pada tahun 2001. Pada tahun 2013, menyelesaikan program S3 jurusan Ilmu Administrasi

Publik pada program Pascasarjana Universitas Negeri Makassar Pada tahun 2019 memperoleh gelar profesi Certified Hospitality Educator (CHE) dari American Hotel & Lodging Educational Institute (AHLEI).

Selain pendidikan formal, juga pernah mengikuti berbagai pelatihan seperti CBT/CBA The Best Quality Framework di Canberra Institute of TAFE-Australia, Competency Based Assessment di Queensland TAFE-Australia, Quality Tourism pada Centro Superior de Hosteleria the Galicia (CSHG) Santiago Decampostella Spanyol, Sandwich Like Program pada Northern Illinois University-Amerika Serikat, serta berbagai aktivitas benchmark pada perguruan tinggi terkemuka di Hongkong, Belanda, New Zealand, Australia, dan Kanada.

Saat ini aktif dalam berbagai asosiasi profesi, Direktur Eksekutif Lembaga Sertifikasi Profesi Pariwisata Phinisi, peneliti dan penulis pariwisata, Master Asesor Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP), dan Asesor Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi (BAN-PT).



Lily Dianafitri Hasan, Lahir di Ujung Pandang pada tanggal 02 November 1973. Menyelesaikan pendidikan pada Diploma Tiga Manajemen Makanan Minuman pada Jurusan Hospitaliti Akademi Pariwisata Makassar. Tahun 1999 melanjutkan pendidikan ke jenjang strata satu Ilmu Administrasi Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Negara STIA LAN RI Makassar jurusan Manajemen Sumber Daya Manusia,

Melanjutkan pendidikan pada program Pasca sarjana di STIEM Bongaya Konsentrasi Manajemen Sumber Daya Manusia pada tahun 2007.

Saat ini aktif sebagai Dosen di Politeknik Pariwisata Makassar, sebagai Asesor di LSP Politeknik Pariwisata Makassar dan Pengurus ICA BPD Sul-Sel serta terlibat dalam beberapa penelitian terapan kepariwisataan.



Muh. Zainuddin Badollahi, Lahir di Ujung Pandang pada tanggal 05 November 1990. Menyelesaikan pendidikan pada Fakultas Ilmu Budaya dan Ilmu Politik Jurusan Antropologi Universitas Hasanuddin tahun 2013, kemudian melanjutkan pendidikan pada Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Jurusan Antropologi yang diselesaikan pada tahun 2017.

Saat ini aktif sebagai anggota Asosiasi Antropologi Indonesia (AAI), Asessor LSP Phinisi Bidang Kepariwisata, Asessor LSP Politeknik Pariwisata Makassar dan merupakan staff/Pengajar Antropologi Pariwisata pada Politeknik Pariwisata Makassar, dan aktif sebagai peneliti muda pada bidang Budaya dan Pariwisata.