

Pembuatan Perahu Pinisi di Desa Ara Kabupaten Bulukumba 1970-2017

Alya Salsa Ramadhani, Ahmadin ,Bustan
Mahasiswa Angkatan 2014, Alumni Jurusan Pendidikan Sejarah FIS UNM
salsalya27@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengapa di Desa Ara menjadi tempat pembuatan perahu pinisi, perkembangan pembuatan perahu pinisi di Desa Ara dan dampak keberadaan pembuatan perahu pinisi bagi masyarakat Desa Ara. Penelitian ini merupakan penelitian sejarah yang menggunakan metode sejarah melalui tahapan kerja yakni heuristik atau pengumpulan data, kritik sumber, interpretasi, historiografi atau hasil penulisan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Desa Ara menjadi tempat pembuatan perahu pinisi bermula dari cerita mitos terdamparnya perahu yang ditumpangi oleh Sawerigading pecah dan terdampar di Ara sebagian di Lemo-lemo, layar dan tali temali terdampar di Bira. Diluar dari cerita tersebut keadaan geografis Desa Ara yang berada di pinggir pantai dan tidak memungkinkan tanahnya digunakan untuk pertanian sehingga mendorong masyarakatnya untuk menekuni pekerjaan membuat perahu . Dari hasil membuat perahu itu dapat memenuhi kebutuhan hidup masyarakat Desa Ara. Dalam perkembangannya, pasca tahun 1970-an perahu pinisi mengalami perkembangan, dari segi alat-alat teknologi dalam pembuatannya ataupun pengoprasiannya juga dari segi fungsi perahu pinisi. Bagi masyarakat Desa Ara, pembuatan perahu pinisi merupakan sebuah anugrah bagi mereka karena telah memberi dampak bagi kehidupannya, baik dampak dalam bidang ekonomi, sosial, budaya maupun pendidikan. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara penelitian lapangan terdiri dari wawancara(H. Sakka, H. Safruddin, Abbas, Habiruddin, Arief Saenong dan beberapa pekerja perahu lainnya) dan mengumpulkan sumber arsip (dokumen dari kantor desa dan BPS Kabupaten Bulukumba) serta literatur-literatur yang berhubungan.

Kata Kunci : *Pembuatan Perahu, Pinisi, Ara*

Abstract

The purpose of the research is to find out why in the Ara village was the located of the pinisi boat construction, the development of the pinisi boat construction in the Ara village and the effect of the pinisi boat construction for people in the ara village. This research is a historical study that use the methods of heuristic, source criticism, interpretation, and historiography. The result of this study indicated that the Ara village was the located of a pinisi boat construction starting from a mythical story as the stranded boat was boarded by the sawerigading, cracked and stranded in Ara some at lemo-lemo, the screen and cordage stranded at Bira. Out of the story the geographic conditions of Ara village on the shore and did not allow land to be used for agriculture to encouraging people to get into make a boat. In the development, post 1970's later years saw growth of the pinisi boats, both in terms of technology tools in their construction and in terms of the function of the pinisi boat. For the people of the Ara village, the pinisi boat construction was a blessing to them for having had an impact on his life, both economic, social, cultural and

educational implications. Data collection methods are conducted the way field research has interviews (H. Sakka, H. Safruddin, Abbas, Habiruddin, Arief Saenong and a few other boat workers) and collected archive resources (documents from village office and BPS Bulukumba regency) and literature related.

Keyword : *Boat Construction, Pinisi, Ara*

A. Pendahuluan

Indonesia adalah sebuah negara maritim dengan jumlah pulaunya tercatat sebanyak 17.508 buah dengan luas perairan 5,8 juta kilometer persegi dan panjang garis pantai 81.000 kilometer. Secara historis juga tercatat bahwa pelaut Indonesia telah berlayar hingga ke beberapa bagian luar Indonesia. Beberapa kerajaan di Jawa, Sumatera, Sulawesi dan Maluku pernah berjaya dibidang kemaritiman. Hal itu sekaligus menunjukkan betapa pentingnya industri maritim Indonesia. Salah satu daerah yang potensial dalam pengembangan kemaritiman adalah Sulawesi Selatan. (Salman, 2006)

Dalam berbagai literatur disebutkan bahwa suku Bugis-Makassar dikenal sebagai salah satu suku yang gemar melaut. Hal tersebut menjadi warisan dari nenek moyang dan diwariskan ke generasi selanjutnya. Dalam perkembangan selanjutnya sebagian orang Bugis-Makassar meninggalkan kampung halamannya pergi merantau ke berbagai wilayah dan negara. Mereka berkreasi menciptakan dan mengembangkan kebudayaannya.

Perahu pinisi merupakan alat transportasi yang digunakan orang Bugis-Makassar dalam melakukan perantauan. Dengan pinisi mereka menjelajahi kepulauan nusantara, bahkan sampai ke Madagaskar. Di berbagai daerah pesisir pantai ditemukan perkampungan-perkampungan Bugis. Begitupun di pusat Kota Singapura terpampang gambar pinisi dan disekitar tempat itu diberi nama Bugis,

seperti *Bugis Street* dan *Bugis Junction*. (Bandung, 2007)

Pinisi adalah lambang keperkasaan suku Bugis Makassar dan merupakan warisan budaya bangsa Bahari Nusantara. Warisan budaya dengan ciri khas dua tiang dan tujuh layar tersebut merupakan puncak dari suatu proses pembuatan yang anggun dan perkasa dalam mengarungi samudera luas.

Pembuatan perahu pinisi adalah suatu kearifan lokal yang unik bagi masyarakat Bugis-Makassar khususnya orang Ara. Para arsitek perahu pinisi dari dulu merancang konstruksi pinisi dengan sangat cermat. Tiap komponen dihitung jumlah dan ukurannya meski tanpa alat ukur standar sesuai kapasitas perahu yang akan dibuat. Selanjutnya dibentuk dan diberi nama sesuai posisinya dalam konstruksi perahu. Hal inilah yang sangat menakjubkan orang-orang dari mancanegara yang menyaksikan langsung proses pembuatan perahu pinisi. (Saenong, Muh. Arief, 2013)

Desa Ara sendiri merupakan salah satu daerah yang ada di Kabupaten Bulukumba yang memiliki sejarah panjang tentang pembuatan perahu pinisi. Sejak zaman dahulu, Desa Ara merupakan daerah pusat aktivitas pembuatan perahu pinisi namun dengan seiring perkembangan waktu dan kebutuhan akan berbagai hal pada tahun 1980-an pusat pembuatan perahu dipindahkan dan berkembang di Tanah Beru. (Munawir, 2014)

Keahlian membuat perahu bagi orang Ara merupakan warisan leluhur mereka dan hasil karyanya kini terkenal sampai ke mancanegara. Pengetahuan membuat perahu bagi orang Ara adalah suatu kearifan lokal dan merupakan keterampilan yang mumpuni. (Saenong, Muh. Arief, 2013)

Pada umumnya penulisan mengenai pembuatan perahu pinisi telah banyak dilakukan, hal ini dilihat dari buku dan tulisan karya ilmiah yang kemudian menjadi literatur seperti skripsi karya Jaenuddin dengan judul Sejarah Perahu Layar Motor di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba (1970-1995). Dalam pembahasan skripsi ini, difokuskan pada latar belakang lahirnya perahu layar motor dan manfaatnya terhadap pembangunan di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba

Adapun penelitian lain yang penulis jadikan sebagai rujukan skripsi yang ditulis oleh Kadariah berjudul Pembuatan Perahu Pinisi di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba Dalam Perspektif Sejarah (1970-2005). Dalam fokus kajiannya membahas mengenai sejarah lahirnya perahu pinisi, perkembangan, faktor pendukung dan penghambat serta kontribusi dari pembuatan perahu pinisi di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba. Dalam pembahasannya penulis hanya menggambarkan secara umum pembuatan perahu pinisi yang ada di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik (mencari dan mengumpulkan sumber). Penulis melakukan wawancara terhadap beberapa pembuat perahu pinisi maupun tokoh kebudayaan Bulukumba, seperti H. Sakka, H. Safruddin, Abbas, Habiruddin, Arief Saenong dan beberapa tukang perahu pinisi lainnya. Adapun bahan-bahan pustaka

penulis diperoleh dari sejumlah perpustakaan, seperti: Perpustakaan Sejarah FIS-UNM, Perpustakaan UNM, Perpustakaan Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, Perpustakaan UNHAS, Perpustakaan dan Arsip daerah Kabupaten Bulukumba, Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Sulawesi Selatan serta Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Makassar Selanjutnya, penulis melakukan kritik baik kritik ekstern dan kritik intern, interpretasi (penafsiran sumber) dan historiografi (penulisan sejarah). Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan penelitian lapangan (wawancara, pengamatan) dan penelitian pustaka.

C. Tinjauan Penelitian

Desa Ara merupakan salah satu desa yang termasuk dalam Kecamatan Bontobahari yang ada di Kabupaten Bulukumba yang berjarak sekitar 9 Km dari Ibukota Kecamatan Bontobahari, sekitar 34 Km dari Ibukota Kabupaten Bulukumba dan sekitar 190 Km jarak yang ditempuh dari Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan, yaitu Makassar. (Ara, 2017)

Kondisi alam Desa Ara dilatari oleh tanah yang berbukit terdiri dari batu cadas yang gersang dan pesisir pantai yang membentang sepanjang wilayahnya. Hanya sedikit wilayahnya yang dapat dijadikan lahan pertanian. Itulah sebabnya warga Ara utamanya laki-laki kebanyakan memilih profesi diluar pertanian yaitu sebagai tukang perahu dan berdagang.

Mata pencaharian pokok penduduk Desa Ara ialah Pengusaha/Pedagang sebanyak 60 % dan buruh industri sebanyak 54 %, dan sebagian kecil lainnya bekerja sebagai PNS, petani, pegawai swasta, dan polri.

Keberadaan pembuatan perahu pinisi di Desa Ara tidak langsung ada tanpa ada tinjauan sejarah dan kondisi geografis. Secara keseluruhan Desa Ara memiliki potensi dalam sumber daya manusia yang merupakan sebuah keahlian membuat

perahu turun temurun dari nenek moyang mereka.

Potensi lain yang mendukung Desa Ara sebagai tempat pembuatan perahu pinisi adalah tersedianya bahan baku pembuatan perahu pinisi, utamanya kayu yang diperoleh dari hutan-hutan di Desa Ara. Untuk perahu baik yang berukuran besar maupun kecil, maka diperlukan sejumlah kayu. Tetapi seiring perkembangannya tidak dapat dipungkiri persediaan kayu di Desa Ara semakin menipis sehingga *punggawa* mendatangkan kayu dari luar Desa Ara.

D. Pembahasan

1. Perkembangan Pembuatan Pinisi

Pengetahuan masyarakat Desa Ara tentang perahu pinisi diperoleh secara turun temurun sebagai warisan budaya dari generasi ke generasi. Hal ini dapat bertahan karena ditunjang oleh tersedianya sarana yang cukup dan mudah diperoleh di daerah tersebut. Keberadaan pembuatan perahu pinisi dalam kehidupan masyarakat Desa Ara memiliki sejarah yang cukup panjang, sejak nenek moyang berdatangan dari tanah asalnya yaitu Benua Asia (Tiongkok) sampai ke sejarah legenda I La Galigo yang mengisahkan tentang sawerigading dan perahunya yang mengadakan perjalanan ke seluruh nusantara bahkan sampai ke mancanegara. (Salman, 2006)

Keahlian orang Ara dalam pembuatan perahu berawal dari legenda perahu sawerigading yang terdampar di Desa Ara, menurut mitos dari legenda I La Galigo menceritakan bahwa orang Ara mempelajari dan mencontoh perahu sawerigading yang terdampar di desanya. Perahu tersebut diciptakan dengan kekuatan magis oleh Latoge Langi gelar batara guru nenek moyang sawerigading, yang dianggap sebagai dewa langit dan didaulat sebagai raja bumi yang pertama. (Baso, 2018)

Perahu pinisi diciptakan oleh ahli perahu (*panrita lopi*) yang berasal dari satu desa di Sulawesi Selatan yaitu Desa Ara, sampai tahun 1980 orang Ara memonopoli

keahlian membuat perahu pinisi secara turun temurun.

Pandangan penting sehubungan dengan tradisi pembuatan perahu di Bulukumba, Edward Poelinggomang menyatakan bahwa teknologi pembuatan perahu Ara mungkin merupakan industri pembuatan perahu Kerajaan Gowa pada masa lalu yang berada di pinggir sungai Ara yang kini berubah menjadi sungai Tallo yang semakin ramai dengan aktivitas perdagangan lain dan semakin minimnya bahan baku di Makassar, maka industri perahu Ara dipindahkan ke Desa Ara sekarang. (Asfriyanto, 2003)

Perkembangan pembuatan perahu di Desa Ara mencakup perubahan peralatan, bahan produksi, dan cara kerja, terutama yang terjadi antara sebelum dan sesudah tahun 1970-an. Perkembangan peralatan mengubah cara kerja menjadi lebih efisien dan kebutuhan tenaga untuk satu pekerjaan menjadi lebih kecil seperti yang dikemukakan oleh salah satu *punggawa* H. Safruddin:

“Canggihmi anak-anak iya konni-konni anjama, nampa lohei bedana hattu panjamang iya. Doe mami inni lani pakalohe iya lani pahalli ri bensin. Artinya: Anak-anak sekarang (sawi) sudah canggih dalam bekerja dan mempunyai banyak perbedaan waktu dalam menyelesaikan pekerjaan. Tinggal uang (modal) yang diperbanyak untuk membeli bensin.” (Safruddin, 2018)

Perkembangan teknologi pada industri pembuatan perahu berlangsung dalam pola pergantian peralatan dan bahan tradisional produksi lokal menjadi peralatan dan bahan modern produksi luar komunitas. Dibalik modernisasi peralatan dan bahan, terjadi proses belajar di kalangan pembuat perahu, suatu proses peningkatan penyesuaian diri dalam merespon perubahan.

Untuk menindaklanjuti Peraturan Perkembangan manajemen pada industri pembuatan perahu juga dapat dilihat dengan indikator perkembangan organisasi produksi, perekrutan pekerja dan sistem

imbalan kerja. Sebelum tahun 1970-an organisasi produksi merekrut anggota terbatas pada kerabat dan warga Ara saja sedangkan setelah tahun 1970-an karena volume pekerjaan meningkat, perekrutan pekerja tidak terbatas lagi pada orang Ara. Sistem imbalan kerja sebelum tahun 1970-an berdasarkan keterampilan para sawi yang dikemukakan oleh salah satu pengusaha perahu H. Sakka:

“Proses pengupahan dan bekerja sebagai tukang perahu : mulai dari mengumpulkan perkakas dan memasak dengan upah seperempat bagian (sere kasusu), kemudian mulai mengebor dengan upah seperdua bagian (sipolong), setelah itu mulai bekerja sebagai tukang perahu tetapi dilihat dari segi kemahiran dalam bekerja diupah tiga perempat (yang belum terlalu mahir) dan diupah full (sudah mahir bekerja). Setelah itu pengupahan dilihat lagi dari segi kerajinan, ketepatan dan kecepatan dalam bekerja.” (Sakka H. , 2018)

Setelah tahun 1970 sistem imbalan kerja adalah bagi-hasil dan upah harian, peraturan pembagian upah tersebut telah berubah tidak lagi menggunakan sistem upah yang sebelumnya. Misalnya saja pada sistem kerja borongan diadakan absen bagi para pekerja. Kemudian mengeluarkan ongkos yang digunakan selama pengerjaan perahu. Upah 10% untuk pungkaha, kemudian upah tingkat kerajinan, jika masih ada uang yang tersisa setelah semuanya dikeluarkan untuk berbagai bagian kemudian dilihatlah absen yang telah dibuat barulah dibagi sesuai daftar kehadirannya selama bekerja. (Sakka H. , 2018)

Dahulu salah satu pusat pembuatan perahu ialah di Desa Ara. Kini pusat pembuatan perahu tradisional dipindahkan ke Tanah Beru Ibu Kota Kecamatan Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba. Di pantai yang landai sepanjang kurang lebih 1000 meter ini dibangun ratusan buah perahu dari berbagai type dan ukuran. (Saenong A. , 2007)

Ada beberapa alasan sehingga pusat pembuatan perahu beralih ke Tanah Beru, yaitu:

- a) Tanah Beru adalah pintu gerbang masuk ke Kecamatan Bonto Bahari (dahulu Kecamatan Tanah Bale) sehingga wilayahnya mudah dijangkau. Itulah sebabnya maka orang Lemo-Lemo yang wilayahnya terpencil beralih ke Tanah Beru membuat perahu.
- b) Tanah Beru memiliki pantai yang panjang dan landai sehingga memudahkan transportasi bahan baku.

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. (Horridge, 2015)

Dalam perkembangan selanjutnya muncul juga perahu pajala dan patorani yang bentuk dan tonasenya hampir sama

dengan padewakang. Akan tetapi konstruksinya sudah lebih baik. Menurut Horridge bentuk lambung perahu pajala merupakan bentuk dasar perahu-perahu di Sulawesi Selatan. Berawal dari pajala inilah bentuk dan tonase perahu dikembangkan berdasarkan kebutuhan pasar yang pada akhirnya terciptalah perahu pinisi. (Horridge, 2015)

Sebelum pinisi tercipta, di Sulawesi Selatan telah ada beberapa jenis perahu yang digunakan oleh penduduk pesisir untuk berbagai keperluan dan kegiatan sehari-hari. Karena tuntutan kebutuhan yang semakin berkembang, alat transportasi tersebut terus mengalami perubahan (modifikasi), baik segi teknik pembuatannya maupun jenis dan kapasitasnya.

Di Sulawesi Selatan alat transportasi air yang mula-mula tercipta setelah penggunaan rakit ialah perahu yang terbuat dari batang kayu besar yang dikeruk dan biasa disebut perahu *lesung*. Seiring dengan tuntutan kebutuhan, maka diperkirakan pada abad ke-16 barulah tercipta perahu yang lebih besar yang disusun dari kepingan-kepingan papan. Karena tuntutan kebutuhan dan perkembangan teknologi selama ratusan tahun, perahu yang dibuatpun mengalami perkembangan dan modifikasi sehingga pada akhir abad ke-19, terciptalah perahu pinisi yang sangat terkenal itu.

Menurut Mattulada, perahu layar yang dipakai orang Bugis-Makassar ada berbagai jenis mulai dari tipe padewakang, pajala, lambo, palari dan pinisi yang telah mengarungi perairan Nusantara. Bahkan jauh lebih dari itu mereka telah berlayar sampai ke Srilanka, Madagaskar, Philipina dan Australia Utara untuk berdagang. (Mattulada, 1998)

Pinisi merupakan hasil pengembangan bentuk tipe perahu sebelumnya. perahu jenis baru ini memiliki ciri utama yaitu dua tiang dan tujuh helai layar. Tiga layar di depan berbentuk segitiga lancip terpasang antara tiang depan dengan anjong. Layar paling depan disebut *cocoro*

pantara, yang ditengah disebut *cocoro tangnga* dan yang ketiga disebut *tarengke*. Pada dua tiang utama terdapat dua layar besar berbentuk trapesium, layar tengah yang melekat pada tiang depan disebut *sombala bakka* (layar besar) dan yang dibelakang disebut *sombala riboko* (layar belakang), sedangkan dua buah layar yang berbentuk segitiga berada dipuncak kedua tiang 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 dikatakan merupakan simbol dan lambang dari suatu kemajuan teknik yang luar biasa yang tetap didasari oleh nilai-nilai seni yang tinggi dan budaya yang bersifat tradisional. Karena sifat dari perahu pinisi tidak hanya dipergunakan sebagai sarana angkut semata-mata atau sarana untuk komoditi ekspor yang tinggi nilainya, tetapi juga merupakan sesuatu yang bersifat simbolik. Karena sifatnya yang simbolik, maka dalam usaha pembuatannya maupun proses dalam peluncurannya dan pemanfaatannya diperlukan upacara-upacara tradisional yang dilandasi oleh kepercayaan atau kekuatan supranatural.

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. (Masrury, 1994)

Tercatat dalam sejarah bahwa perahu pinisi adalah salah satu armada laut yang tangguh sanggup mengarungi lautan diseluruh kepulauan nusantara. Sejak dulu hingga saat ini perahu pinisi menjadi salah

satu pendukung kebesaran negara kepulauan nusantara ini. Kehadiran perahu pinisi bersama pelaut-pelaut Bugis-Makassar telah dikenal sejak dulu, dan peranan perahu pinisi selama ini ialah sebagai alat transportasi yang menjembatani kepulauan nusantara.

Kehadiran perahu pinisi bersama pelaut-pelaut Bugis-Makassar telah dikenal sejak dulu, dan peranan perahu pinisi selama ini ialah sebagai alat transportasi yang menjembatani kepulauan nusantara. Selain fungsi pinisi tersebut terdapat fungsi lain yaitu :

- a) Membentuk watak dan kepribadian yang cinta laut, dalam hal ini peranan pinisi dapat berdimensi pendidikan untuk menanamkan cinta tanah air yang memiliki wilayah laut yang cukup luas dan kaya akan potensi untuk dimanfaatkan dalam pembangunan
- b) Tata cara pembuatan yang khas dan upacara ritual dalam pembuatan pinisi menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan mancanegara, yang berarti menjadi salah satu objek wisata yang sangat menarik di Indonesia. (Masrury, 1994)

Dari segi pemanfaatan pinisi, selain untuk transportasi untuk perhubungan, juga banyak digunakan sebagai perahu lomba arung samudera. Sebagai komoditi ekspor dalam sektor industri perdagangan. Juga ada menggunakan sebagai perahu layar motor pesiar. Sebagai sarana pariwisata, juga tetap sebagai obyek penelitian ilmu sejarah dan ilmu teknologi kelautan dan kemaritiman. Sedangkan maket dan miniaturnya sangat laris diperjual belikan sebagai barang cendramata yang dibuat dari berbagai bahan.

Sejak terciptanya, pinisi senantiasa mengalami perubahan dan perkembangan dari waktu ke waktu. Perkembangan dan perubahan itu sejalan dengan tuntutan kebutuhan dan perkembangan pemikiran dan teknik pertukangan. Apabila diamati sejak keberadaannya, pinisi telah mengalami berbagai perkembangan, baik

itu daya angkut, fungsi dan peranannya, maupun modelnya.

H. Sakka mengatakan bahwa ia membuat perahu pinisi yang digunakan untuk kapal pesiar sedangkan untuk kapal kargo beliau hanya membuatnya sekitar sepuluh tahun yang lalu yang dipesan oleh orang Cina.

Pinisi tradisional adalah jelmaan dari perahu-perahu tradisional sebelumnya. Perkembangan itu bertahap sejalan dengan tuntutan kebutuhan dan teknologi. Perkembangan itu berlangsung dalam kurun waktu yang cukup panjang, yang pada abad kedua puluh lahirlah pinisi dengan ciri khas tertentu. Pada mulanya tonase pinisi hanya tiga puluh ton. Pinisi itu digunakan orang Bugis-Makassar membawa komoditi ekspornya sendiri ke pulau lain di nusantara. (Sakka H., 2018)

Pinisi masa kini benar-benar sudah menjadi aset nasional, khususnya bagi orang Bugis, Makassar dan Mandar, yang senantiasa menjadi obyek penelitian dan percobaan bagi pakar-pakar sejarah dan pakar-pakar kelautan. Pinisi yang sudah akan memasuki usia seabad, tetap akan lestari karena masyarakat pencinta dan penciptanya tetap menginginkannya dan mempertahankan keberadaannya, namun tidak bisa dipungkiri bahwa pinisi sebagai suatu wujud kebudayaan material yang mengandung budaya spritual itu tidak dapat mengelak dari benturan batu karang pengaruh budaya asing yang pasti semakin memperkaya dan semakin menyempurnakan bentuk dan penampilan pinisi itu sendiri.

Suatu hal yang menggembarakan bahwa perkembangan yang positif bagi perahu pinisi tersebut telah menjadi motivasi bagi pemuda-pemuda Indonesia untuk mencintai kelautan. Bukankah “yalesveva yaya mahe” telah membuktikan bahwa Kerajaan Sriwijaya, Majapahit dan Gowa pada masanya menjadi jaya justru karena armada lautnya yang terdiri dari ribuan perahu besar, sedang dan kecil yang mampu menguasai lautnya. (Masrury, 1994)

2. Pembuatan Pinisi Bagi Desa Ara

Meningkatnya produksi perahu pinisi mempunyai dampak pada masyarakat Desa Ara. Dampak tersebut dapat dilihat dari banyaknya perubahan yang terjadi yang secara umum dapat dikatakan sebagai akibat dari berkembangnya industri perahu tersebut. Perubahan disegala aspek yang terjadi diharapkan mampu membawa perubahan kearah yang lebih baik dan bermanfaat bagi masyarakat luas.

Perkembangan industri perahu pinisi juga memberi peluang terjadinya mobilitas dalam stratifikasi sosial masyarakatnya. Pembuatan perahu di Desa Ara memiliki pola manajemen yang tertata rapi sebagai usaha untuk menjaga keharmonisan dalam komunitas tukang. Walaupun hal ini bukan sesuatu yang resmi namun ketaatan pada sistem dan struktur kerja tetap dipatuhi. Secara sederhana “struktur” tersebut terdiri *pungkaha* (kepala tukang) atau *panrita*, *sawi* yang terdiri dari *sawi kabusu* dan *sawi penula*, *sambalu* (pemilik perahu) dan *ledeng* yang merupakan dewan musyawarah. Dua unsur terakhir, yakni *sawi* dan *ledeng* tidak nampak secara fisik dalam proses pembuatan perahu namun keberadaannya banyak mempengaruhi suasana disiplin kerja mereka.

Diferensiasi sosial pada komunitas industri perahu di Desa Ara dapat dilihat dalam terspesialisasinya sejumlah fungsi yang sebelumnya bertumpu pada punggawa kesejumlah lembaga baru. Diferensiasi pertama adalah bergesernya fungsi pemasaran dari punggawa ke pengelola produksi dan pengusaha perahu. Fungsi pengelola produksi ini muncul karena pembeli tidak bisa berhubungan langsung dengan pembuat perahu, perantara dibutuhkan untuk mencari pembuat perahu, mengelola ketersediaan bahan baku, dan mengawasi produksi.

Diferensiasi kedua adalah bergesernya fungsi penyiapan kayu dari punggawa ke pengusaha kayu. Pengelola produksi untuk pembeli dari luar negeri, berhubungan dengan pengusaha kayu

dalam penyediaan kayu. Pengusaha memodali tukang gergaji pada pusat eksploitasi kayu di Kepulauan Maluku, Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara, kemudian melayarkan kayu tersebut ke Desa Ara. Golongan seperti ini biasanya muncul sebagai kelompok yang terselip dilapisan bawah dan kemudian muncul dilapisan menengah.

Diferensiasi ketiga adalah bergesernya fungsi penyediaan bahan penunjang dari komunitas pembuat perahu di Desa Ara ke pasar kota. Saat motorisasi dikenal pengusaha perahu menggunakan bahan sintesis yang fungsi penyediaannya dipegang oleh pasar kota. Bentuk diferensiasi ini adalah penggantian lembaga lama oleh lembaga baru.

Diferensiasi sosial juga juga dilihat pada fenomena stratifikasi sosial. Berdasarkan kekayaan dan status sosial, stratifikasi sosial berbagi atas tiga strata. Strata adalah pemilik modal yakni pengusaha perahu dan pengusaha kayu, strata tengah adalah pengelola produksi dan kepala tukang, strata bawah adalah sawi pembuat perahu.

Keberadaan perahu pinisi tidak hanya dapat dipandang dari faktor teknologi dan budaya semata, namun hal yang lebih luas ialah mengenai peranannya sebagai alat transportasi yang handal. Menurut Baharuddin, keberadaan perahu tradisional merupakan salah satu peninggalan budaya laut yang sudah sangat langka di dunia. Namun perahu tradisional sebagai alat angkut di Indonesia seperti pinisi, lambok dan lain-lain masih memegang peranan lebih dari 20% volume angkutan antarpulau nasional. jalur-jalur Sulawesi, Kalimantan, Jawa, Nusa Tenggara serta berbagai jalur pelayaran nusantara bagian timur masih ramai dilayari perahu tradisional tersebut. (Abidin, 1992)

Pembuatan perahu tradisional di Kabupaten Bulukumba khususnya yang ada di Desa Ara telah berlangsung sejak ratusan tahun. Pilihan bertukang perahu tersebut ialah untuk menghidupi keluarganya. Dengan demikian profesi bertukang perahu

merupakan suatu lapangan kerja yang menyerap tenaga kerja. Dalam pembuatan satu buah perahu dapat dikerjakan oleh beberapa orang *sawi* (tukang), misalnya pada kelompok kerja H. Sakka dalam mengerjakan satu buah perahu biasanya ia mempekerjakan 7-8 orang *sawi*. Berbeda halnya dengan kelompok kerja Abbas biasanya dalam mengerjakan satu buah perahu ia mempekerjakan 5-6 orang *sawi*.

Dari penghasilan sebagai tukang perahu ini, para tukang dapat menghidupi keluarganya dengan berkecukupan sebagai warga desa. Mereka juga nampaknya memperhatikan pendidikan anak-anaknya, sebab mereka dapat menyekolahkan anaknya sampai ke SLTA dan bahkan banyak diantaranya lanjut sampai ke perguruan tinggi. Selain mereka memanfaatkan penghasilan bertukang untuk pendidikan anak-anaknya, dari penghasilan bertukang itu mereka mampu membuat rumah yang baik untuk ukuran desa. Bagi warga desa pada umumnya, rumah disamping sebagai tempat tinggal, juga merupakan simbol kehormatan dan prestise tersendiri. Hal itu terwujud karena keluarga yang ditinggalkan suami merantau memanfaatkan waktunya untuk berwira usaha seperti menjahit/menyulam, berdagang dan berbagai kegiatan produktif lainnya.

Adanya pelaksanaan proyek modernisasi perahu pinisi di Sulawesi selatan khususnya di Kabupaten Bulukumba bukan saja untuk meningkatkan serta memajukan perahu pinisi sebagai sarana angkutan laut, tetapi juga untuk bertujuan meningkatkan taraf hidup bagi masyarakat yang hidupnya di bidang pelayaran.

Pembuatan perahu pinisi di Desa Ara merupakan karunia yang diberikan Tuhan sebagai ekspresi jiwa melalui sebuah bentuk karya seni arsitektur dengan makna dan nilai yang terkandung. Kepandaian seorang pembuat perahu atau *Panrita Lopi* secara tradisional melekat pada dirinya ditengah gempuran budaya luar yang semakin deras

mempengaruhi corak pembuatan perahu pinisi.

Panrita Lopi yang bertugas menjaga harmonisasi pembuatan perahu sejak dulu hingga sekarang, secara kebudayaan tradisi pembuatan perahu masih tetap mempertahankan kepercayaan kekuatan roh dan alam gaib. Meskipun begitu masyarakat Desa Ara telah lama menganut agama Islam. Menurut masyarakat tradisi pembuatan perahu pinisi telah ada jauh sebelum agama Islam masuk dan berkembang di Tanah Ara. Meskipun begitu secara ritual tradisi ini telah mengalami perubahan makna yang dulunya sebagai persembahan atau sesajen kepada penjaga laut atau dewa kini berubah menjadi acara syukur terhadap penyelesaian proses pembuatan perahu pinisi.

Masyarakat Desa Ara percaya bahwa mitos perahu Sawerigading diciptakan dengan kekuatan gaib dalam perut bumi. Pandangan dunia gaib terhadap keberadaan perahu pinisi telah lama dipahami oleh seorang *Panrita Lopi*. Kepercayaan bahwa perahu ibarat sebuah manusia dalam wujud perahu, sebab masing-masing memiliki dua unsur yang menjadi inti kehidupan yaitu wujud atau jasad serta roh sebagai bentuk kekuatan dari perahu yang bersumber dari materal yang ditiupkan pada upacara ritual pembuatan perahu yaitu *Annattara* dan *Anmosi*.

Dalam pandangan kehidupan eksistensi perahu ibarat simbol terkecil dari kehidupan (mikrokosmos) dari alam semesta (makrokosmos). Dalam pembuatan perahu ada banyak tata cara dan tradisi serta unsur magis yang dituangkan *Panrita Lopi* dalam berbagai upacara atau ritual dalam pembuatan perahu. Hal tersebut dilakukan untuk menjaga keharmonisan antara perahu sebagai mikrokosmos dan alam semesta sebagai makrokosmos.

Keseluruhan aspek budaya dalam pembuatan perahu yang intinya bagaimana kita menghargai alam semesta sebagai pusat kehidupan dengan menjaga

keharmonisan dengan tuhan, alam dan manusia. Perahu pinisi adalah warisan budaya/kearifan lokal yang ditekuni oleh seorang *Panrita Lopi* dan diwariskan secara turun temurun. Karya seni pembuatan perahu pinisi merupakan asset bangsa dan telah diakui sebagai warisan budaya tak benda oleh UNESCO dan merupakan kebanggaan untuk tetap merawat, menjaga, dan melestarikan pembuatan perahu pinisi.

Kesadaran akan pelestarian budaya dan tradisi utamanya proses pembuatan perahu pinisi dari awal pembuatan hingga akhir menjadi khasana tersendiri bagi masyarakat Desa Ara untuk tetap dijaga sebagai bagian dari warisan budaya yang telah diturunkan dari leluhur Desa Ara. Agar pembuatan perahu Desa Ara tetap lestari dan tidak mengalami pergeseran butuh wahana pembelajaran dan tabularasa bagi anak Desa Ara agar pembuatan perahu pinisi tetap lestari seiring dengan perkembangan zaman.

Secara tradisional proses pelestarian Desa Ara telah ada lama melalui sistem pewarisan keahlian misalnya pada anak, keluarga atau kerabat. Hal ini berkembang secara turun temurun menjadi sebuah sistem sosial dalam masyarakat Desa Ara dan disemua wilayah sentra pembuatan perahu pinisi.

Keterampilan serta pengetahuan dalam pembuatan perahu yang dimiliki seorang *Panrita Lopi* merupakan sebuah kekayaan intelektual (*Intellectual Property*) yang mesti mendapat penghormatan tinggi karena diperoleh dalam waktu yang tidak singkat. Ada dua keahlian yang mesti dimiliki seorang *Panrita Lopi* yang mencakup keahlian teknologi dan keahlian magis keduanya menjadi satu kesatuan yang sangat sulit ditandingi oleh teknologi maju.

Seorang *Panrita Lopi* selain ilmu yang dimiliki sebagai pembuat perahu juga berfungsi sebagai guru yang mengajarkan kemampuan dan ilmu yang dimiliki kepada *sawinya*. Kegiatan ini biasanya berlangsung selama pembuatan perahu berlangsung dan menuntut seorang *Panrita Lopi*

memberikan wibawa dan sikap disiplin kepada muridnya tidak hanya dalam proses pekerjaan akan tetapi meliputi aspek kehidupan.

Panrita Lopi selain sebagai guru secara kultural juga didapat sebagai *Punggawa* Secara Struktural kedudukan ini mempunyai fungsi, sebagai penanggung jawab borongan pekerjaan perahu mulai dari pengelolaan bahan baku dan pembayaran upah *sawi* atau tukang.

Selama proses pembuatan perahu atau pendidikan bagi *sawi* untuk menguasai pengetahuan tentang perahu pinisi itu tergantung dari kemampuan daya serap dan tingkat keterampilan *Sawi*. Selain itu proses perpindahan pengetahuan pembuatan perahu tidak hanya berfokus pada *Sawi* atau Tukang, akan tetapi melalui sistem pewarisan dari keturunan atau keluarga *Panrita Lopi* sebagai penerus.

Mayoritas keturunan dari *Panrita Lopi* dan *Sawi* telah memperoleh pendidikan yang layak selain pendidikan non-formal berupa pengetahuan dan keterampilan pembuatan perahu, juga pendidikan formal sampai jenjang pendidikan tinggi dari penghasilan bekerja sebagai pembuat perahu.

Adanya peningkatan partisipasi pendidikan Desa Ara dari tahun ketahun menandakan pembuatan perahu pinisi telah berkontribusi besar dengan laju pendidikan yang sudah mampu diakses oleh masyarakat Desa Ara. Keberhasilan itu tidak lepas dari dampak ekonomi yang tercipta dari pembuatan perahu pinisi yang mendorong masyarakat untuk meningkatkan mutu pendidikan.

Setelah menyelesaikan proses pendidikan sampai perguruan tinggi masyarakat Desa Ara akan kembali dengan bekal pendidikan yang diperoleh pendidikan formal dengan bekerja sebagai aparatur pemerintahan dan melanjutkan tradisi pembuatan perahu pinisi sebagai mata pencaharian baik sebagai *Sawi* untuk sementara dan bahkan sampai menjadi Seorang *Panrita Lopi* atau *Punggawa* dan sebagai guru.

C. Kesimpulan

Pembuatan perahu pinisi adalah suatu kearifan lokal yang unik bagi masyarakat Bugis-Makassar khususnya masyarakat Desa Ara. Sejarah pembuatan perahu pinisi di Desa Ara Kabupaten Bulukumba bermula dari cerita mitos terdamparnya perahu yang ditumpangi oleh Sawerigading yang terdampar di Ara sebagian di Lemo-lemo, layar dan tali temali terdampar di Bira.

Potensi Desa Ara sebagai tempat pembuatan perahu didukung oleh keadaan geografisnya yang terletak dipinggir pantai bagian timur Kabupaten Bulukumba.

Perkembangan pembuatan perahu di Desa Ara mencakup perubahan peralatan, bahan produksi, dan cara kerja, terutama yang terjadi antara sebelum dan sesudah tahun 1970-an. Perkembangan manajemen pada industri pembuatan perahu juga dapat dilihat dengan indikator perkembangan organisasi produksi, perekrutan pekerja dan sistem imbalan kerja.

Meningkatnya produksi perahu pinisi mempunyai dampak pada masyarakat Desa Ara, yakni dampak pada bidang ekonomi, sosial, budaya dan pendidikan. Dampak di bidang ekonomi yakni sebagai sumber penghasilan bagi masyarakat Desa Ara baik bagi pengusaha pembuat perahu maupun para pekerja. Hal lainnya adalah terbukanya lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat lain diluar para pembuat perahu.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, B. (1992). *Perspekti dan Tantangan Gelangan Kapal Kapal Rakyat di Daerah Bulukumba*.
- Ara, K. D. (2017). *Data Desa Ara Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba*.
- Asfriyanto, F. U. (2003). *Spektrum Sejarah Budaya dan Tradisi Bulukumba*. Makassar: LEPHAS.
- Bandung, A. T. (2007). *Pinisi Meretas Dunia Menyebar Budaya Bugis-Makassar*. Walasuji, 42.
- Baso. (2018, November 14). Punggawa. (A. S. Ramadhani, Interviewer)
- Horrige, A. (2015). *Perahu Layar Tradisional Nusantara*. Yogyakarta: Ombak.
- Masrury, M. (1994). *Pinisi Perahu Khas Sulawesi Selatan*. Makassar: Bagian Proyek Pembinaan Permusuman Sulawesi Selatan.
- Mattulada. (1998). *Kebudayaan Bugis Makassar: Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*.
- Munawir, A. A. (2014). *Motorisasi Perahu Pinisi di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba (1975-1985)*. Makassar.
- Saenong, A. (2007). *Pinisi Paduan Teknologi dan Budaya*. Bulukumba: Dinas Perindustrian Pariwisata Seni Budaya Kabupaten Bulukumba Prov. Sulawesi Selatan.
- Saenong, Muh. Arief. (2013). *Pinisi Paduan Teknologi dan Budaya*. Yogyakarta: Ombak.
- Safruddin, H. (2018, November 28). Punggawa. (A. S. Ramadhani, Interviewer)
- Sakka, H. (2018, November 14). Sawi. (A. S. Ramadhani, Interviewer)
- Salman, D. (2006). *Jagad Maritim*. Makassar: Ininawa.