

LOCAL GENIUS TRADISI PEMBUATAN PERAHU MASYARAKAT BONTOBAHARI TERHADAP SPIRIT KEBUDAYAAN MARITIM NUSANTARA

LOCAL GENIUS OF BONTOBAHARI COMMUNITY'S BOAT ARCHITECTURE TRADITION ON THE MARITIME CULTURE SPIRIT OF NUSANTARA

Fitria Nugrah Madani

Program Studi Ilmu Filsafat, Fakultas Filsafat, Universitas Gadjah Mada
fitria.nugrah.m@mail.ugm.ac.id

ABSTRAK

Sejarah maritim Nusantara tidak terlepas dari eksistensi local genius yang berkembang di Indonesia termasuk pada masyarakat pesisir. Local genius dalam dunia maritim Nusantara tercermin pada aktivitas yang digiatkan oleh industri pembuatan perahu dan pelayaran. Salah satu daerah dengan masyarakat yang memiliki local genius dalam keahlian pembuatan perahu yang kemudian menjadi sentra industri pembuatan perahu terbesar di Indonesia, bahkan di dunia adalah di Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan. Penelitian ini ingin menelusuri sejarah, unsur dan spirit budaya maritim dalam tradisi pembuatan perahu sebagai local genius masyarakat Bontobahari. Penelitian ini menggunakan teknik observasi langsung dan teknik wawancara. Hasil dalam penelitian ini menyimpulkan bahwa tradisi pembuatan perahu Pinisi terikat oleh pemahaman mitologi Sawerigading dan perahu megahnya. Selanjutnya, ditemukan pula bahwa struktur bangunan Pinisi memiliki nilai-nilai yang terhubung dengan kepribadian masyarakat Bontobahari.

Kata kunci: Tradisi Pembuatan Perahu, Local Genius, Spirit Budaya Maritim Nusantar Bontobahari, pinisi.

ABSTRACT

The maritime history of the archipelago cannot be separated from the existence of local geniuses who developed in Indonesia, including in coastal communities. Local genius in the maritime world of the archipelago is reflected in the activities that are activated by the boat and shipping industry. One of the areas with people who have local genius in boat-building expertise which later became the center of the largest boat-building industry in Indonesia, even in the world, is in Kec. Bontobahari, Kab, Bulukumba, South Sulawesi. This research wants to explore the history, elements and spirit of maritime culture in the boat-building tradition as the local genius of the Bontobahari community. This study uses direct observation techniques and interview techniques. The results in this study conclude that the tradition of making Pinisi boats is bound by the understanding of Sawerigading's mythology and its magnificent boat. Furthermore, it was also found that the structure of the Pinisi building has values that are connected to the personality of the Bontobahari community.

Keywords: Boat Building Tradition, Local Genius, Archipelago Maritime Culture Spirit, Bontobahari, Phinisi.

PENDAHULUAN

Secara geografis, Indonesia merupakan negara laut terbesar di dunia. Luas wilayah lautnya 3,1 juta km², dengan panjang garis pantai 81.000 km. Di tengah laut tersebut dikelilingi 17.508 pulau besar dan kecil (Nontji 1987: 4; Dahuri dkk 2004: 1). Hal ini kemudian menyatakan bahwa Indonesia secara *de facto* merupakan negara maritim.

Aspek maritim menjadi sangat penting dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia. Sejak dikenalnya jalur perdagangan laut di Asia abad ke-1 M. Nusantara bagian barat memetik manfaat dari interaksi perdagangan maritim. Di sepanjang jalur itu, terbentuk kantong-kantong niaga (emporium) yang berkembang menjadi politik yang besar (imperium). Dalam proses

itu tersiar agama Hindu dan Buddha, kemudian Islam dan Kristen. Selain itu, terjadi proses ahli pengetahuan dan kreasi teknologi perkapalan (Rahman, 2013).

Sejarah maritim Nusantara juga tidak bisa terlepas dari eksistensi *local genius* yang berkembang di beberapa daerah di Indonesia. *Local genius* dalam dunia maritim di Indonesia juga berperan dalam kegiatan perkapalan dan pelayaran. Kegiatan pelayaran dan perkapalan merupakan faktor yang signifikan sebagai medium komunikasi dan transportasi masyarakat di suatu daerah ke daerah lainnya. Untuk melakukan pelayaran tentunya diperlukan alat transportasi laut yaitu perahu. Perahu sebagai media transportasi tentu saja tidak serta merta dimaknai sebagai “artefak” saja. Sebagaimana diutarakan oleh Gibbins dan Adams (2001: 280), bahwa kapal dan perahu adalah “artefak” paling kompleks yang diproduksi manusia secara rutin sebelum masa Revolusi Industri.

Pembuatan perahu memiliki historisitas dan nilai tersendiri bagi masyarakat pembuatnya. Terdapat hal yang signifikan yang mana hal tersebut juga tidak terlepas dari kebudayaan dan spirit dari masyarakat pembuatnya. Perahu merupakan artefak sejarah dan representasi budaya maritim yang memberikan gambaran terhadap suatu masyarakat yang memiliki gagasan, motivasi, prinsip dan visi mengenai laut. Maka dari itu, hal ini menunjukkan adanya *local genius* di Indonesia yang tidak bisa diabaikan begitu saja dalam perkembangan maritim di Indonesia.

Salah satu daerah yang masyarakatnya memiliki *local genius* dengan keahlian pembuatan perahu dan pelayarannya yang kemudian menjadi sentra industri pembuatan perahu terbesar di Indonesia, bahkan di dunia adalah di Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan. Keahlian pembuatan perahu masyarakat Bontobahari dipercaya secara turun temurun dan menjadi ciri khas masyarakat tersebut.

Salah satu perahu yang diproduksi dan kemudian menjadi simbol lokal daerah Kabupaten Bulukumba maupun Indonesia secara umum adalah perahu Pinisi. Perahu Pinisi merupakan kapal layar sekunar yang

memiliki dua tiang utama dan tujuh buah layar yang telah melakukan perjalan ke Vancouver Kanada dan ke Madagaskar. Dengan adanya Pinisi, diyakini menjadi simbol terhadap nilai-nilai kebudayaan dan tradisi masyarakat Konjo Pesisir pembuat perahu di Bontobahari. Seperti diketahui Suku Konjo merupakan subetnik dari Suku Makassar. Namun sebagian besar Suku Konjo menyebar di Kabupaten Bulukumba di antaranya tersebar di empat kecamatan yang terletak di Bulukumba Timur yakni Bonto Tiro, Kajang, Bontobahari, dan Herlang. Selain itu, juga Suku Konjo identik dengan bahasa Konjo, terutama di wilayah pesisir di Kabupaten Bulukumba.

Adanya aktivitas pembuatan perahu khususnya perahu pinisi merupakan suatu gambaran terhadap eksistensi *local genius* Nusantara dalam bidang maritim. *Local genius* ini merupakan gambaran spirit budaya maritime Masyarakat Pesisir di Bontobahari. Masyarakat Pesisir Konjo di Bontobahari, Kabupaten Bulukumba merupakan komunitas masyarakat pembuat perahu yang kemudian menjadi representasi simbolik dari Kabupaten Bulukumba sebagai “Butta Panrita Lopi” atau “Tanah Para Ahli Pembuat Perahu”.

Jika ditelisik, aktivitas pembuatan perahu di Bontobahari tak hanya menjadi aktivitas fisik semata. Dalam aktivitas pembuatan perahu yang dilakukan masyarakat Bontobahari, terdapat nilai-nilai dan spirit kebudayaan yang terwujud dalam bentuk tradisi. Hal ini kemudian diidentifikasi sebagai budaya maritim dalam pembuatan perahu yang dilakukan secara turun-temurun. Sebagaimana dikatakan Bakker (1984: 37) bahwa kebudayaan sebagai penciptaan dan perkembangan nilai meliputi segala apa yang ada dalam fisik, personal, dan sosial yang disempurnakan untuk realisasi tenaga manusia dan masyarakat.

Menurut Ralph Linton (1945), kebudayaan adalah seluruh cara hidup dari masyarakat manapun dan tidak hanya mengenai sebagian cara hidup itu yaitu bagian yang oleh masyarakat dianggap lebih tinggi atau lebih diinginkan. Tiap masyarakat mempunyai kebudayaan, yang bagaimanapun sebenarnya kebudayaan itu dan

setiap manusia adalah makhluk berbudaya, dalam arti mengambil bagian dalam sesuatu kebudayaan. Sehingga kebudayaan merujuk pada seluruh aspek kehidupan, meliputi cara-cara berlaku, kepercayaan-kepercayaan, sikap-sikap dan juga merupakan hasil dari kegiatan manusia yang khas untuk suatu masyarakat atau kelompok penduduk tertentu.

Dengan kebudayaan yang menjadi ciri khas masyarakat Bontobahari, secara tidak langsung juga menjadi spirit budaya yang pada khususnya terciptakan budaya maritim. Menurut Alo Liliweri (2014: 65) spirit merupakan nilai-nilai yang mengacu pada nilai-nilai yang bersifat tidak bendawi yang timbul dari kecerdasan, emosi, dan kehendak baik.

Aktifitas pembuatan perahu yang dilakukan masyarakat Bontobahari juga dapat diklasifikasikan sebagai *local genius* seiring tradisi-tradisi pembuatan perahu terus dikembangkan. Hal ini dijelaskan Ayatrohaedi (1986) bahwa *local genius* merupakan identitas/kepribadian budaya bangsa yang menyebabkan bangsa tersebut mampu menyerap dan mengolah kebudayaan asing sesuai watak dan kemampuan sendiri.

Jika merujuk pada inovasi dan pengembangan pembuatan perahu yang dilakukan masyarakat Bontobahari, terdapat ide-ide yang terus dikembangkan yang tidak hanya sekedar dalam pembuatan perahu tradisional. Perkembangan ide dengan memodifikasi bentuk perahu sesuai perkembangan zaman juga dilakukan masyarakat Bontobahari. Terutama dalam pembuatan perahu pinisi, model perahu yang diadaptasi dengan ciri khas perahu-perahu khas Eropa (terutama pada layar perahu) menjadi salah satu bentuk inovasi masyarakat Bontobahari dalam pengembangan dunia pelayaran.

Sehingga proses pembuatan perahu ini juga menjadi kemampuan paling khas yang dimiliki masyarakat Bontobahari dengan pengembangan inovasi yang dilakukan. Terdapat proses-proses kognitif yang dimiliki masyarakat Bontobahari dalam menciptakan kemampuan pembuatan perahu. Menurut Pomey (2011: 26) yang mungkin paling penting ialah proses-proses kognitif yang kini kita kenali di bawah istilah perencanaan yakni

membangun suatu struktur homogen, di mana semua elemennya, dari yang besar sampai ke yang paling kecil, bertalian dengan erat, dan sekaligus hanya memperlihatkan peran sebenarnya dalam hubungannya pada keseluruhan struktur itu tak mungkin tanpa adanya konsep-konsep holistik akan rupa dan fungsi yang diinginkan.

Secara umum, keahlian pembuatan perahu pada masyarakat Pesisir Konjo di Bontobahari dipercaya oleh masyarakat Bontobahari dengan adanya mitologi Sawerigading sebagai asal mula aktivitas pembuatan perahu sebagai identitas lokal. Untuk mengaktifkan kecerdasan lokal, maka masyarakat kebudayaan bekerja bersama mitos yang hadir. Ada beberapa fungsi mitos sebagaimana dijelaskan oleh Van Peursen (1976), fungsi pertama adalah mitos digunakan manusia untuk menyadarkan manusia tentang adanya kekuatan-kekuatan gaib. Mitos itu tidak memberikan bahan informasi mengenai kekuatan-kekuatan itu, tetapi membantu manusia agar dapat menghayati daya-daya itu sebagai suatu kekuatan yang mempengaruhi dan menguasai alam dan kehidupan manusia.

Fungsi kedua dari mitos bertalian erat dengan fungsinya yang pertama yakni memberikan jaminan masa kini, artinya mitologi hadir sebagai upaya untuk menghadirkan aktifitas tertentu untuk bertahan di masa kininya. Sedangkan fungsi ketiga dari mitos adalah mirip dengan fungsi ilmu pengetahuan dan filsafat dalam alam pikiran manusia modern: mitologi sebagai jalan pengetahuan manusia untuk menjelaskan gejala dan fenomena khusus yang terjadi pada manusia sehingga untuk manusia zaman dulu bisa menggunkan mitologi sebagai jalan ketertiban dan pemahaman atas daya-daya alam tersebut.

Hal ini juga menunjukkan konsep holistik pada masyarakat Bontobahari mencirikan kebudayaan yang muncul dari aktivitas tersebut. Menurut C. Kluckhohn dalam Koentjaraningrat (2003: 81) terdapat tujuh unsur kebudayaan: kepercayaan, teknologi, bahasa, organisasi masyarakat, mata pencaharian, pengetahuan, dan seni dalam tujuh unsur kebudayaan tersebut termuat pada tradisi pembuatan perahu masyarakat Bontobahari.

Dari uraian di atas, artikel akan menjelaskan spirit budaya maritim dalam tradisi pembuatan perahu sebagai *local genius* masyarakat Bontobahari guna untuk menunjukkan ciri khas pada kebudayaan maritim yang kemudian mampu menjadi industri maritim yang khas Nusantara.

METODE

Dalam artikel ini digunakan metode penelitian kualitatif, melalui serangkaian tahapan penelitian. Penelitian ini menggunakan teknik observasi langsung dan teknik wawancara dengan narasumber. Adapun narasumber dalam penelitian ini adalah para tukang ahli pembuatan perahu (*panrita lopi*), budayawan Kabupaten Bulukumba, dan antropolog sekaligus peneliti perahu-perahu Nusantara khususnya di Sulawesi.

BONTOBAHARI DALAM KONTUR GEORGRAFIS, HISTORIS, DAN KULTUR

Bontobahari yang terkenal sebagai masyarakat pembuat perahu pada dasarnya didukung oleh faktor geografis. Tiga daerah yang terkenal dengan asal mula terciptanya perahu dari mitologi terdamparnya perahu Sawerigading (Ara, Bira, dan Tanah Lemo) jika ditinjau secara geografis terdiri dari batu karang dan padang rumput, serta ditumbuhi semak belukar yang kering dan tandus. Sangat sedikit lahan yang cocok dijadikan pertanian, sehingga keadaan alam menjadikan masyarakat desa tersebut tidak bisa menjadi petani.

Menurut Idris Sikka (2017) sejarawan Desa Ara, pada umumnya, penduduk Desa Ara (desa yang terkenal dengan tukang pembuat perahu) adalah tukang kayu, bisa mengerjakan apa saja yang terbuat dari bahan kayu. Wilayah Desa Ara pada dasarnya berada di daerah pesisir, berbatu karang dan menurut Sikka, kawasan Desa Ara dahulu banyak ditumbuhi oleh pohon kayu bitti. Sehingga memungkinkan ahli-ahli pembuatan perahu dapat lahir dari keuntungan geografis ini. Sedangkan Desa Tanah Lemo, sebagaimana Kecamatan Bontobahari secara umum didominasi dataran rendah. Dari garis pantai hingga dua kilometer ke darat, dataran rendah berisi lokasi

pembuatan perahu, pemukiman, pohon kelapa, dan palawija. Wilayah desa ini, semakin ke darat, semakin berbukit juga bukit berbatu yang ditumbuhi pohon jati, kayu bitti, dan perdu.

Begitu juga dengan Desa Bira, yang merupakan dataran tinggi bergelombang. Pantai Tanjung Bira yang berkembang menjadi kawasan wisata, datarannya juga hanya sebatas garis pantai sepanjang dua kilometer, antara bibir pantai dengan daratan terdapat dinding batu. Desa Bira juga merupakan kawasan berbukit dan berbatu, pohon yang tumbuh kebanyakan adalah kayu bitti. Dari keterangan di atas, dapat diketahui bahwa ketiga desa tersebut (Desa Ara, Bira, dan Tana Lemo) banyak ditumbuhi kayu bitti. Arief Saenong (2013: 63) menjelaskan bahwa pada umumnya pembuatan perahu seperti pinisi digunakan jenis kayu yang memenuhi standar kualitas seperti di atas ialah kayu suryan/surian/suren (Naknasa-Konjo, Katondeng-Makassar, Bitti-Bugis), dalam istilah Latinnya, *Vitex cofassus*. Kayu ini dianggap paling baik, sebab di samping tahan dan tidak mudah pecah juga mudah diolah. Hal ini menjadi terbukti bahwa kemampuan masyarakat pembuat perahu di Bontobahari didukung secara geografis.

Meski didukung oleh faktor geografis, namun bagi masyarakat Bontobahari, aktifitas pembuatan perahu yang mereka lakoni tidak hanya bernilai sebagai mata pencaharian saja yang notabene sebagai tukang kayu seperti yang dijelaskan Sikka. Aktivitas pembuatan perahu yang dilakukan juga kerap dinilai suatu aktivitas budaya. Aktivitas budaya ini menyimbolkan berbagai aktivitas maritim yang dilakukan masyarakat pesisir di Sulawesi Selatan, khususnya pada suku Bugis, Makassar, dan Konjo yang kerap melakukan aktivitas pelayaran hingga ke berbagai wilayah.

Menurut Arief Saenong (2013: 8–9) perantauan orang Bugis-Makassar sebagai salah satu pewaris bangsa bahari telah banyak bukti yang menunjukkan kepiawaian mereka menguasai laut dengan menggunakan perahu layar. Seorang sejarawan Australia dan juga Direktur Museum Darwin, Peter G. Spillet menulis bahwa orang-orang Makassar telah menemukan Australia sejak tahun 1600-an.

Orang Bugis dan Orang Makassar telah berlayar ke Australia Utara untuk menangkap teripang dengan menggunakan perahu *pa'dewakang*; Thomas Forrest, seorang peneliti asal Inggris pada 1792 mengadakan perjalanan dari Calcutta ke India menuju Australia (Kepulauan Margui). Dalam perjalanannya itu ia bertemu dengan orang-orang Bugis yang pada akhirnya diketahui bahwa mereka sering mengadakan pelayaran dengan perahu *pa'dewakang* ke New Hollandia atau Teluk Carpenteria untuk menangkap teripang.

Aktivitas pelayaran dan pembuatan perahu yang dilakukan masyarakat Bontobahari ini juga pada historitasnya dilatarbelakangi konteks nilai budaya lokal Sulawesi Selatan. Menurut Errington (1977: 5), nilai-nilai budaya lokal masyarakat Sulawesi Selatan pada umumnya dilatarbelakangi dengan nilai dikenal dengan nilai *Siri'*. Nilai *Siri'* mengutamakan rasa malu atau harga diri sebagai acuan tindakan.

Sementara dijelaskan oleh Rahim (1985: 100) pada masyarakat Sulawesi Selatan terdapat lima perilaku yang dianggap sangat memalukan apabila tidak terpenuhi atau dilanggar, yakni nilai kejujuran (*alempureng*), kecendekiaan (*amaccang*), keteguhan (*aggetengeng*), kepatuhan (*asitinajang*), dan keusahaan (*reso*).

Pada masyarakat Bontobahari dengan dilatarbelakangi keahlian pembuatan perahu tersebut, urgensi nilai *siri'* terletak kaitannya dengan nilai usaha. Nilai *siri'* menempatkan orang yang tidak bekerja, malas-fatalis dan tidak produktif sebagai orang yang memermalukan dirinya, tidak memiliki harga diri. Dengan demikian, *siri'* adalah sumber motivasi kerja, yang berada di balik etos kerja.

Berlakunya nilai *siri'* ini merupakan sebagai acuan tindakan, termasuk yang berhubungan dengan pencapaian di bidang ekonomi (Salman: 2006). Pada aspek ekonomi kehidupan masyarakat Bugis-Makassar, tidak bekerja dan lemah usaha dianggap sesuatu yang menimbulkan *siri'*, sesuatu yang merendahkan harga diri.

Menurut McCeland dalam Salman (2006: 16) suatu kebudayaan menghasilkan daya dorong bagi perkembangan ekonomi apabila dalam kebudayaan itu tertanam kebutuhan berprestasi

(*need for achievement*) yang tinggi. Dihubungkan dengan teori itu, pengaruh *siri'* dalam mendorong transformasi industrial terletak pada sejauh mana etos kerja yang bersumber dari nilai tersebut menempatkan prestasi kerja sebagai hal yang utama.

Sebagaimana dikatakan Abdullah dalam Darmawan Salam (2006: 16) etos kerja terkait dengan sumber motivasi seseorang dalam bekerja dan sejauhmana sumber motivasi tersebut cukup kuat untuk menciptakan prestasi kerja. Dijelaskan lebih lanjut Salman (2006: 17) bahwa karena nilai *siri'* sebagai sumber motivasi yang utama, berarti etos kerja masyarakat pesisir, khususnya masyarakat Bontobahari adalah etos kerja yang menempatkan prestasi kerja sebagai bagian dari penegakan nilai *siri'*. Selanjutnya juga dapat diduga bahwa karena *siri'* adalah sesuatu yang sangat berharga yang dapat mendorong seseorang untuk berkorban dan menegakkannya, yang berarti masyarakat maritim Sulawesi Selatan berdaya lecut tinggi untuk suatu prestasi kerja. Artinya, terdapat etos kerja yang kuat dalam berlangsungnya transformasi industrial pada masyarakat pembuatan perahu di Sulawesi Selatan.

Dengan demikian, di satu sisi nilai *siri'* adalah bagian dari sumber acuan tindakan, di sisi lain malas bekerja adalah lemah usaha dianggap melanggar nilai itu sendiri. Ini berarti nilai *siri'* berfungsi mendorong orang untuk bekerja keras dalam pencapaian di bidang ekonomi termasuk juga pada masyarakat Bontobahari. Nilai *Siri*, ini menjadi faktor pemacu dalam perkembangan keahlian pembuatan perahu hingga menjadi pusat industri pembuatan perahu terbesar di Indonesia.

Sub Inovasi Pembuatan Perahu

Latar belakang keahlian pembuatan perahu pada masyarakat Bontobahari tersebut kemudian menjadikan keahlian tersebut menjadi *local genius*. Hal ini karena pembuatan perahu tersebut juga tidak terlepas dari daya inovasi masyarakat pembuat perahu yang mengikuti semangat modernisasi. Hal ini diungkap oleh Horst H. Liebner (2017) salah seorang peneliti asal Jerman yang giat melakukan penelitian mengenai perahu-perahu Nusantara khususnya di Bontobahari mengungkapkan bahwa Pinisi adalah salah satu

perahu yang mengikuti perahu-perahu modern Barat yang diikuti ciri khasnya dengan layar.

Menurut Liebner, perahu pinisi bukan merupakan produksi orang Bontobahari pada awalnya apabila Pinisi dicirikan sebagai layarnya. Sebab ciri khas layar Pinisi mengikuti bentuk layar perahu-perahu Eropa yang memang cenderung identik dengan layarnya. Namun ini menjadi bentuk upaya orang Bontobahari untuk berinovasi dan memodifikasi perahu. Dijelaskan lebih lanjut oleh Liebner (2016, 38) bahwa pada awalnya, layar pinisi dipasang di atas lambung perahu padewakang dan sejenisnya. Akan tetapi, setelah para pelaut dan pengrajin perahu semakin mendalami cara mengoperasikannya, maka lambung yang dipilih adalah tipe palari. Bentuk lambung yang runcing dan ‘pelari’ itu memanglah paling sesuai dengan daya dorong dengan layar sekunar.

Tipe-tipe lambung ini, menurut Liebner, dibangun dari papan yang dieratkan dengan pasak kayu sebelum penguat dalamnya dipasang. Di sentra pembuatan perahu Sulawesi Selatan, terutama di kawasan seperti di Lemo-Lemo, Ara, dan Tana Beru, terdapat dua rancang bangun ‘tradisional’ untuk lambung-lambung ini. Perahu berukuran kecil sampai sedang bisa menggunakan pola *tatta tallu*, ‘potongan tiga’; yang lebih besar dapat mengikuti *tatta appa*, ‘potongan empat’.

Liebner lebih jauh menjelaskan bahwa kemampuan orang Bontobahari identik pada sistem pembuatan perahu yang diakui rumit dan konsisten. Kemampuan terberat dalam pembuatan perahu yang paling rumit dibuat saat harus merancang bagian lambung perahu. Bentuk layar bisa saja diadopsi dari perahu-perahu Eropa karena dianggap efisien untuk menghadapi angin, namun pembuatan lambung perahu menjadi bagian terpenting dikarenakan dapat menunjukkan kualitas perahu. Perkembangan pembuatan perahu juga terjadi evolusi dari bentuk perahu baik itu bentuk lambung maupun layar menunjukkan bahwa aktifitas pembuatan perahu yang masih dilakukan kemudian menciptakan daya inovasi dan modifikasi yang terus dilakukan orang Bontobahari.

Dengan keahlian pembuatan perahu yang diakui konsistensi terhadap teknik yang

khas, diakui Liebner, sebagai tradisi otentik pembuatan perahu masyarakat Bontobahari. Bahkan kemampuan tersebut menjadi ciri khas. Khas yang menandakan masyarakat Bontobahari terus melakukan daya inovasi dan kreasi dalam pembuatan perahu yang dilakukan hingga kini. Pinisi dianggap menjadi modifikasi terakhir dari pembuatan perahu yang dibuat hingga saat ini. Dengan inovasi pembuatan perahu Pinisi di Bontobahari bahkan kini pun mampu dimodifikasi masyarakat Bontobahari dengan model perahu wisata layaknya kapal pesiar dengan fasilitas mewah.

Menurut G.A. Horridge (1979) bahwa perubahan dan pengembangan perahu Bugis-Makassar memang berawal dari perahu *pajala*, sebab lambung perahu *pajala* merupakan lambung perahu yang memang identik dengan perahu buatan Sulawesi Selatan. Dari hal tersebut kemudian terjadi modifikasi secara bertahap, baik dari lambung dan layar yang disesuaikan dengan tuntutan zaman. Hal ini juga dilakukan oleh orang-orang Bontobahari dengan memodifikasi perahu hingga mampu membuat perahu Pinisi yang menjadi identitas lokal budaya Sulawesi Selatan dan Indonesia.

Kecerdasan Lokal dan Spirit Pembuatan Perahu

Aktivitas pembuatan perahu menjadi keseluruhan hidup dari masyarakat Konjo Pesisir di Bontobahari, yang secara tidak langsung dapat dikatakan sebagai kebudayaan. Begitu juga kebudayaan yang ditonjolkan pada aktivitas pembuatan perahu pada masyarakat Bontobahari. Di sini terdapat spirit kebudayaan yang mengafirmasi terhadap keahlian pembuatan perahu tersebut.

Adapun spirit budaya yang ditonjolkan pada Bontobahari terlihat dengan pengaktualisasikan mitologi Sawerigading. Masyarakat di Bontobahari percaya pada Mitologi Saweregading yang diceritakan secara turun temurun. Menurut H. Galla, seorang pengusaha pembuat perahu di Desa Ara, Bontobahari menjelaskan bahwa mitologi Sawerigading merupakan cerita secara turun-temurun yang diceritakan sebagai satu-satunya sumber untuk mengetahui asal

usul keahlian pembuat perahu masyarakat Bontobahari.

Hal yang sama juga diungkapkan oleh kepala tukang pembuat perahu, Ali di Desa Ara, H. Djafar dan Syarifuddin Lala yang terkenal sebagai Panrita Lopi (ahli pembuatan perahu) di Tana Beru, bahwa mitologi Saweregading merupakan asal usul keahlian mereka dalam pembuatan perahu. Hal ini yang membuat mereka menyakini diri bahwa mereka memang terlahir sebagai pembuat perahu karena merasa mitologi Saweregading tersebutlah menjadi ilham masyarakat Bontobahari mendapatkan keahlian tersebut.

Adapun mitologi Saweregading yang diyakini menjadi cikal bakal keyakinan sebagian Panrita Lopi yang secara turun-temurun diyakini yakni cerita yang mengisahkan tentang perahu Saweregading (Putra Raja Luwu) yang tenggelam dan kemudian hanyut dan terdampar di sekitar Tanjung Bira. Sehingga menurut Arief Saenong (2013) orang-orang di Desa Ara percaya bahwa kepandaian nenek moyang mereka membuat perahu yang disusun dari kepingan-kepingan papan bersumber dari penemuan bagian-bagian perahu Saweregading. Menurut masyarakat di Desa Ara, kepingan-kepingan perahu tersebut dikumpulkan kemudian dirakit kembali (nipuli paso'), dari hasil rakitan itulah orang Ara dapat ilham dasar dalam pembuatan perahu yang mereka miliki sejak ratusan tahun lalu. Sedangkan orang-orang di Desa Tana Lemo percaya juga bahwa keahlian membuat perahu yang mereka miliki sejak ratusan tahun lalu juga bersumber dari penemuan perahu Saweregading, di mana orang Tana Lemo terampil dalam hal membuat *sotting* dan halusnya pekerjaan. Hal yang sama juga diyakini orang Bira, mereka percaya bahwa keahlian berlayar yang mereka miliki sejak dulu diwarisi dari penemuan layar dan tali temali perahu Saweregading

Diyakini, mitologi Saweregading merupakan pengukuh identitas masyarakat Bontobahari sebagai komunitas masyarakat pembuat perahu dengan keahlian yang khas, sehingga masyarakat Bontobahari percaya bahwa mereka memang terlahir untuk membuat perahu sebagaimana mitos Saweregading. Menurut Van Peursen

(1976: 37), mitos sesungguhnya adalah sebuah cerita yang memberikan pedoman dan arah tertentu kepada sekelompok orang.

Inti dari cerita-cerita tersebut dapat merepresentasikan lambang-lambang yang digunakan pada manusia zaman dahulu untuk mengekspresikan pengalaman hidup mereka. Mitos memberikan arah kepada kelakuan manusia. Di sisi lain, mitos juga semacam pedoman kebijaksanaan manusia. Lewat mitos, manusia dapat turut serta dalam mengambil peran dan merespon kejadian-kejadian di sekitarnya, juga dapat menanggapi daya-daya kekuatan alam. Adanya mitologi Saweregading ini menjadi satu klaim identitas sekaligus spirit masyarakat untuk terus menjadikan aktivitas pembuatan perahu serta menjadi budaya masyarakat Konjo Pesisir di Bontobahari. Adanya mitologi Saweregading ini menjadi satu klaim identitas sekaligus spirit masyarakat untuk terus menjadikan aktivitas pembuatan perahu serta menjadi budaya masyarakat Konjo Pesisir di Bontobahari.

Menurut Usman Pelly (1975), apabila keadaan geografis di Bontobahari dikaitkan dengan mitos Saweregading, maka akan tampak motivasi sesungguhnya. Mitos Saweregading telah menjadi pengukuh dalam memilih sebuah profesi pembuat perahu sebagai jawaban dari tantangan alam yang dihadapi. Hal ini yang kemudian diungkap pada beberapa Panrita Lopi (ahli pembuat perahu) di Bontobahari. Seperti yang diungkap dalam wawancara bersama Panrita H. Djafar dan Syarifuddin Lala di Tana Beru, kemampuan membuat perahu didapatkan sejak dalam kandungan. Sebelum menjadi manusia pun, diakui oleh keduanya, kemampuan itu sudah menjadi takdir dan bawaan dari nenek moyang.

Hal ini menunjukkan adanya spirit budaya berkaitan dengan adanya mitologi Saweregading bagi Panrita Lopi, sehingga itu memunculkan penjiwaannya terhadap aktivitasnya dalam pembuatan perahu. H. Djafar mengakui ketika seseorang tidak bisa menjalankan sepenuhnya pekerjaannya sebagai pembuat perahu, maka seseorang tidak akan pernah menjadi Panrita Lopi. Sebab menjadi Panrita Lopi berarti harus memahami dan menjiwai aktifitasnya sebagai pembuat perahu tersebut.

Selain diyakini dari mitologi Saweregading tersebut yang menunjukkan spirit budaya pada masyarakat Bontobahari sebagai pembuat perahu, terdapat unsur kebudayaan yang dapat dianalisis. Unsur kebudayaan ini menunjukkan aktivitas budaya pada berbagai sistem kebudayaan yang dilakukan suatu masyarakat. Dari sistem kepercayaan masyarakat Bontobahari mengawali dirinya dengan kepercayaan animisme sebagaimana yang dianutnya sebelum Islam datang dan berkembang di Bontobahari. Kepercayaan ini memiliki pengaruh terhadap tradisi pembuatan perahu, yaitu kesakralan yang ada pada tradisi pembuatan perahu di Bontobahari diaktualisasikan dengan berbagai macam ritual, baik dari awal mula proses penebangan kayu (*ammalaq*) untuk perangkat perahu hingga menuju peluncuran perahu (*nipposiq*).

Namun seiring dengan berkembangnya Islam di Bontobahari yang kemudian berpengaruh terhadap tradisi dan ritual yang diakulturasikan dengan nilai-nilai Islam. Ritual yang dilakukan baik *ammalaq* maupun *nipposiq* dilakukan secara tradisi Islam dengan doa-doanya yang berbahasa Arab dan dicampur berbahasa konjo. Upacara ini dilakukan masyarakat Bontobahari dengan barasanji (doa-doa yang dilakukan sekelompok masyarakat yang dianggap dapat memiliki berkah). Sebagaimana juga terdapat sajian-sajian makanan yang harus disiapkan untuk didoakan dan setelahnya dibagikan kepada warga yang datang saat ritual tersebut.

Pelaksanaan setiap ritual bagi pemesan perahu juga harus dilakukan bersama antara pemesan dan panrita yang mengerjakan. Hal ini menandakan silaturahmi yang harus dilakukan kedua pihak harus terjalin secara baik yang juga akan berpengaruh terhadap nasib baiknya perahu kelak. Ritual ini dianggap perlu sebab antara pemesan dan Panrita Lopi, terdapat kegagalan pembayaran yang kerap menimbulkan ketidakharmonisan dan kadang salah satu pihak harus menggunakan ilmu sihir. Olehnya itu, setiap ritual pelaksanaan ini harus dihadiri kedua belah pihak.

Pada sistem teknologi, pembuatan perahu oleh masyarakat Bontobahari dengan sistem teknologi yang ditonjolkan dengan cara

pembuatan lambung perahu yang dijelaskan Liebner merupakan bagian paling rumit dan kompleks. Sistem pembuatan tersebut memang teramat sederhana dan tradisional, namun tidak mudah dilakukan oleh masyarakat awam. Penerapan sistem teknologi khususnya dalam pembuatan lambung perahu memiliki ciri khas sendiri, diawali mengukur ukuran perahu hanya dengan menggunakan sebilah potongan bambu (*palatta*). Dengan kata lain, *palatta* digunakan sebagai skala untuk menentukan ukuran perahu. Ukuran ini kelak akan konsisten terhadap pembuatan perahu dalam menyusun papan-papan lambung perahu.

Penyusunan lambung perahu pun memiliki hitungan tersendiri dengan melakukan perhitungan sesuai yang diinginkan pemesan perahu. Panrita Lopi meminta patokan lebar ukuran perahu melalui ukuran kaki atau tangan pemesan di sebilah bambu dengan menentukan ukuran berdasarkan nasib perahu (1) *Massale-sale* (bersenang-senang), (2) *tallang ri lauq* (tenggelam di laut) (3) Mencari laba (4) *Nialla Pamuso* (diambil perampok), dan (5) *Mate ri daraq* (mati di darat). Pengkalian ukuran pemesan akan diteruskan sehingga dapat berakhir dengan salah satu dari ketiga nasib yang dianggap baik. Selanjutnya, *palatta* tersebut akan diteruskan sebagai ukuran untuk menentukan lunas (bagian dasar) perahu. Penyusunan lambung perahu memiliki nama dan pola tertentu dalam pembuatan perahu. Semua hal dilakukan dengan peralatan sederhana lainnya peralatan tukang tradisional tanpa menggunakan konstruksi dan gambar perencanaan (*print out*) yang dilakukan para panrita. Bahkan Pelly (1975: 92) menyebutkan bahwa seorang panrita hanya menyelesaikan pembuatan perahu dalam imajinasinya, lalu mengeksekusinya di Bantilang (lokasi pembuatan perahu di pinggir pantai).

Ini unik. Sebab, konstruksi penyusunan lambung perahu di Bontobahari terus mengalami modifikasi bentuk sesuai fungsi dan bentuk layarnya, dari perahu pajala yang diyakini menjadi perahu tradisional pertama, hingga perahu Pinisi yang diproduksi akhir abad ke-19.

Dari sistem bahasa, masyarakat Konjo Pesisir di Bontobahari memiliki sistem kata yang terspesifikasi dalam penyusunan papan lambung

perahu. Setiap penamaan papan lambung menandai susunan papan yang menggunakan bahasa Konjo (bahasa yang digunakan masyarakat Bontobahari). Terdapat juga kata tertentu dalam susunan papan lambung yang tidak memiliki definisi khusus yang merujuk pada makna tertentu dalam bahasa Konjo, hanya ada pada sistem penyusunan lambung perahu tersebut. Seperti misalnya *Kalabiseang* (jiwa perahu), *bengo*, *rakka*, *papangappa* (papan empat), *papanglima* (papan lima), *papangannang* (papan enam), *urussangkaraq* (papan pertama), *sangahili pintallu* (urat buritan tiga lapis), *sangahili pinruang* (urat buritan dua lapis), *pannappu tallulalang*, *tungku-tungkulu* (penyangga), dan sebagainya. Istilah-istilah tersebut digunakan untuk menandai setiap konstruksi pembuatan perahu yang sebagian besar istilah tersebut memang hanya diketahui secara teknis dan maknanya penggunaannya oleh Panrita saat proses pembuatan perahu. Dibutuhkan pembahasan lebih mendalam untuk penjelasan masing-masing istilah di atas.

Dalam sistem organisasi, masyarakat Bontobahari memiliki pembagian kerja dan klasifikasi pekerja dalam pembuatan perahu. Terdapat organisasi produksi antar daerah (Desa Ara, Tana Beru, Lemo-Lemo, dan Bira), begitu juga dalam sistem kerja pembuatan perahu. Organisasi produksi antar daerah tercipta dari adanya klasifikasi keahlian masing-masing desa di Bontobahari. Di Desa Ara terkenal dengan para tukangnyanya (sawi), Desa Lemo-Lemo terkenal dengan para panrita (ahli pembuat), Desa Bira terkenal dengan para pelayar dan pembuat layar, dan juga di Tana Beru menjadi pusat industri pembuatan perahu di Bontobahari.

Organisasi produksi pada sistem kerja pembuatan perahu juga terbagi dan terspesifikasi dalam kerja dan pekerjaannya, di mana punggawa (panrita) memainkan peranan sentral sebagai pemimpin dalam pembuatan perahu yang juga sebagai penguasa mantra, guru, dan penghubung terhadap pemesan. Sedangkan sawi sebagai pengikut punggawa. Dalam manajemen organisasi, suatu pekerjaan harus dipimpin satu orang untuk mengkoordinatori dan mengevaluasi hasil kerja. Menurut Salman (2006: 57)

bahwa ikatan punggawa (kepala tukang) sawi (pekerja) masih bertahan sebagai pola umum dalam organisasi produksi pembuatan perahu, tetapi berbagai perubahan telah terjadi dalam bentuk terdiferensiasinya sejumlah fungsi yang sebelumnya terkonsentrasi pada diri punggawa.

Dalam sistem mata pencaharian, pembuatan perahu di Bontobahari merupakan bagian dari mata pencaharian pokok yang pada umumnya dilakukan masyarakat. Menurut Mulyadi Salam (2017), Kepala Desa Ara, Bontobahari, mengatakan bahwa mayoritas penduduk di Desa Ara adalah pekerja perahu, yang juga banyak tersebar di berbagai daerah di Indonesia, mayoritas penduduk Desa Ara merantau untuk membuat perahu di daerah yang dekat dengan pelabuhan besar, seperti di Gresik, Batu Licin, Kendari dan Sunda Kelapa. Perkembangan pembuatan perahu di Bontobahari kemudian difasilitasi oleh pemerintah dengan dibukanya Tana Beru, yang akhirnya pada tahun 1990 menjadi industri pembuatan perahu.

Dalam sistem pengetahuan, tradisi pembuatan perahu diwariskan dengan lisan (oral) dan secara langsung (*interface*), yang mengandalkan memori kolektif. Hal ini disebabkan karena tradisi dalam masyarakat tradisional di Indonesia pada umumnya adalah tradisi lisan, begitu juga dalam tradisi pembuatan perahu di Bontobahari. Tidak adanya konsep atau sumber tertulis maupun rumus matematis yang menjadi rujukan dalam pembuatan perahu.

Meskipun begitu, menurut H. Djafar dan Syarifuddin Lala (2017), tak ada satupun proyek pembuatan perahu yang pernah gagal dalam pembuatannya dengan perhitungan yang mengandalkan cara tradisional tersebut. Sehingga pengetahuan mereka dengan metode yang mengandalkan memori kolektif dalam pembuatan perahu menjadi kelebihan sendiri. Menurut Liebner (2017) meskipun pada akhirnya ada yang bisa menghitung dengan teori matematis dalam pembuatan perahu yang dilakukan layaknya pada masyarakat Bontobahari, namun pekerjaan yang dilakukan langsung oleh masyarakat pembuat perahu di Bontobahari lebih berkualitas yang hanya mengandalkan memori kolektif dan tidak

menggunakan rancangan konsep yang tertulis dan terencana.

Dalam sistem seni Liebner (2017) menyatakan bahwa pembuatan perahu merupakan pekerjaan paling rumit dan kompleks yang diciptakan manusia sebelum revolusi industri, yang merupakan seni tertinggi dalam pembuatan alat transportasi. Sehingga pembuatan perahu dalam masyarakat Bontobahari merupakan seni tersendiri sebagai suatu karya dalam tradisi maritim.

Dari hasil analisis terhadap unsur-unsur budaya yang ada pada tradisi pembuatan perahu masyarakat Bontobahari tersebut, secara tidak langsung mencerminkan spirit budaya maritim lokal yang tidak banyak menjadi perhatian. Seperti yang telah dijelaskan oleh Alo Liliweri (2014) bahwa kebudayaan sebagai *folk spirit* dari sebuah identitas yang unik. Hal ini berarti aktivitas pembuatan perahu yang dilakukan masyarakat Bontobahari bukan hanya sekadar pekerjaan material semata, namun menjadi *folk spirit* mereka yang memiliki keahlian yang khas dan asli (*local genius*) dalam dunia maritim, baik pelayaran maupun sistem perkapalan.

Wujud Kebudayaan Pembuatan Perahu

Spirit budaya pada masyarakat Bontobahari dapat juga dianalisis dengan adanya tiga wujud kebudayaan idea atau gagasan, aktivitas, dan artefak. Idea merupakan wujud ideal dari sebuah kebudayaan. Dia bersifat abstrak, immateri, dan naratif. Kehadirannya memberikan jiwa kepada masyarakat kebudayaan, baik dalam pergaulan maupun sistem yang terbangun di dalamnya. Aktivitas kebudayaan berwujud ke dalam sistem sosial yang meliputi interaksi, hubungan, dan pergaulan satu sama lain. Sistem sosial bersifat konkret. Peristiwanya dapat diobservasi, didokumentasikan, dan dipotret. Wujud terakhir adalah artefak sebagai buah karya manusia kebudayaan. Wujudnya disebut kebudayaan fisik. Dia berupa seluruh hasil fisik dan aktivitas, perbuatan, dan karya manusia kebudayaan.

Idea dalam penciptaan perahu di Bontobahari tidak terlepas dari kepercayaan dari masyarakat Bontobahari terkait Perahu yang diidentikkan

dengan kehidupan mikrokosmos (manusia). Menurut Darwis, keturunan panrita di Desa Tana Beru, Bontobahari mengungkapkan bahwa pembuatan perahu pada dasarnya menurut masyarakat Bontobahari sama dengan menciptakan “manusia”. Maka segala prosesi dalam pembuatan perahu harus diwujudkan dengan proses penciptaan manusia. Begitu juga dengan teknik pembuatan perahu, yang beberapa teknik penyusunan balok dan papan perahu menggunakan istilah pada konteks “dilahirkannya manusia ke muka bumi”. Hal ini digambarkan dengan pada proses awal penyambungan *Kalabiseang* (lunas) maupun sistem pemasangan papan-papan lambung dalam pembuatan perahu, terdapat penyebutan memasukkan “*laso* (alat kelamin lelaki) ke *telang* (alat kelamin perempuan)” atau dalam istilah biologis, memasukkan “penis ke dalam lubang vagina”.

Secara implisit, perwujudan perahu sebagai manusia merupakan cara masyarakat mengidentikkan aktivitasnya, menurut Liebner (2017), hal tersebut menjadi instrumen bagi masyarakat dalam mengekspresikan dengan hal-hal terdekat. Sehingga nilai yang terlihat dalam aktivitas pembuatan perahu tersebut mengandung pesan moral dalam memanusiaikan segala hal, termasuk alam dan penciptaan karya yang dilakukan secara totalitas dan dianggap melahirkan manusia.

Wujud idea dalam pembuatan perahu di Bontobahari juga kemudian melahirkan aktivitas wujud dalam tradisi dan upacara pembuatan perahu. Terdapat ritual pemotongan kayu, lunas, hingga peluncuran perahu. Tradisi dan ritual yang dilakukan merupakan bentuk lanjutan dari idea pembuatan perahu sebagai “penciptaan manusia”. Tradisi dan upacara pun tidak jauh berbeda dalam tradisi dan ritual untuk memberikan rasa syukur pada kelahiran manusia ke muka bumi. Sehingga semua tradisi dan upacara yang dilakukan sebagai bentuk representasi idea perahu yang diidentikkan sebagai manusia.

Perahu merupakan wujud konkret (artefak) dari adanya ide dan aktivitas pembuatan perahu pada masyarakat Konjo Pesisir di Bontobahari. Maka beberapa perahu terkenal pembuatannya

berasal dari masyarakat Bontobahari, seperti perahu Pinisi yang saat ini bahkan dapat dimodifikasi dengan menambahkan fasilitas mewah layaknya kapal pesiar.

Dengan adanya wujud kebudayaan di atas, *local genius* pembuatan perahu di Bontobahari menjadi satu identitas yang melekat pada masyarakat Bontobahari, sehingga spirit kebudayaan terhadap eksistensi perahu terlihat dengan cara masyarakat pembuat perahu mengeksistensikan perahu sebagai budaya mereka.

Pembuatan perahu di Indonesia tidak bisa dilepaskan perannya, terlebih ketika dalam nawacita pemerintah Indonesia menyebutkan adanya tujuan mewujudkan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia. Hal ini karena eksistensi *local genius* pembuatan perahu merupakan satu simbol bahwa kemandirian bangsa dalam menciptakan kreatifitas kemaritiman dengan berwujud pembuatan perahu seperti yang dilakukan masyarakat Bontobahari. Hal ini juga menandakan pembuatan perahu pada hakikatnya Indonesia secara lokal telah memiliki potensi untuk membangun konsep maritimnya.

Menurut budayawan sekaligus pemerhati pinisi di Bontobahari, Agusriadi (2017) mengungkapkan bahwa perlu sebuah upaya yang dilakukan pemerintah terhadap eksistensi pembuatan perahu di Bontobahari. Upaya-upaya tersebut dengan melakukan internalisasi nilai-nilai panrita (ahli pembuat perahu) agar supaya spirit terhadap maritim juga dapat dirasakan masyarakat luas, sehingga menjadi upaya sadar maritim dan dapat membangun konsep negara maritim dengan basis budaya. Potensi keahlian pembuatan perahu jika tidak dibarengi dengan kesadaran tentang pentingnya keahlian tersebut oleh generasi muda berpotensi merosot dan terancam hilang. Dengan demikian, untuk menginternalisasi nilai-nilai kebaharian khususnya pembuatan perahu yang *genuine* berasal dari masyarakat Konjo Pesisir di Bontobahari tersebut harus diupayakan semacam sebuah forum khusus untuk belajar tentang keahlian tersebut atau dibuatkan semacam lembaga untuk menurunkan tradisi pembuatan perahu.

Potensi pembuatan perahu di Bontobahari banyak digunakan oleh pihak asing untuk melakukan investasi pembuatan kapal-kapal pesiar yang megah, yang diakui oleh pengusaha-pengusaha perahu di Bontobahari merupakan ladang bisnis yang sangat menguntungkan. Keahlian pembuat perahu di Bontobahari bisa dimanfaatkan untuk terciptanya ekowisata maritim di Indonesia, seperti pengadaan sekolah-sekolah maritime, *tour travel* dengan perahu-perahu. Di sisi lain, juga dapat dimanfaatkan untuk memaksimalkan pengadaan transportasi laut demi distribusi bahan pangan di Indonesia ke daerah-daerah terpencil dan juga dapat melakukan upaya pariwisata bahari dengan pembuatan kapal-kapal pesiar untuk turis-turis asing yang datang ke Indonesia dan juga sebagai media untuk mengenalkan *local genius* pembuatan perahu di Indonesia yang ada di Bontobahari.

Saat ini Tana Beru yang oleh pemerintah dibuka sebagai kawasan yang khusus untuk industri pembuatan perahu telah diakui menjadi daerah pembuatan perahu terbesar di Indonesia bahkan di dunia (Alimuddin, 2016). Keuntungan yang didapat dari industri pembuatan perahu pun tidak bisa dipungkiri. Saat ini industri perahu untuk kapal pesiar di Tana Beru berkembang pesat. Pemesan asing meningkat sejak perahu Pinisi mengikuti pameran di Vancouver Kanada.

Fian (2017), pemerhati pembuatan perahu di Tana Beru, mengatakan bahwa potensi Bontobahari sebagai daerah sentral pembuatan perahu sangat signifikan dalam kemaritiman Indonesia. Saat ini pembuatan perahu di Tana Beru terfokus pada pembuatan perahu untuk kapal pesiar, karena dianggap memiliki nilai estetis sendiri sebagai perahu-perahu ekowisata layaknya kapal pesiar. Para pemesan bahkan lebih banyak dari negara seperti Jerman, Amerika Serikat, Australia, dan Perancis, sehingga investasi banyak dilakukan oleh orang asing di Indonesia dalam sektor wisata kebaharian. Padahal potensi pembuatan perahu di Indonesia dengan berbasis ekowisata bisa dimanfaatkan, terlebih Indonesia kaya akan wisata bahari. Hal ini yang harus dimanfaatkan oleh pemerintah dengan keahlian pembuat perahu dengan adanya *local genius* masyarakat Bontobahari.

KESIMPULAN

Ditelisik dari sejarahnya, tradisi pembuatan perahu pada masyarakat Bontobahari merupakan suatu aktifitas budaya yang khas dan disebut *local genius*. *Local genius* ini tentu tak semata keahlian pembuatan perahu saja, namun terdapat aktivitas budaya yang dilakukan masyarakat Bontobahari yang kerap memunculkan sebagai spirit kebudayaan. Spirit ini ditonjolkan dengan mengukuhkan identitas kemampuan bagi masyarakat pembuatnya. Dengan adanya spirit kebudayaan berdasarkan *local genius* yang berkembang, masyarakat Bontobahari menunjukkan berbagai kekhasan baik kemampuan maupun sebagai budaya maritim.

Tentu kemampuan yang ada pada masyarakat Bontobahari memiliki potensi yang dapat berpengaruh terhadap ekspansi potensi kebaharian Nusantara. Hal ini bisa dilakukan jika terjadi pemaksimalan peran masyarakat Bontobahari dalam industri maritim di Indonesia. Dengan adanya kemampuan yang berciri khas sebagai aktivitas budaya ini menjadi harapan munculnya gerakan-gerakan untuk melestarikan *local genius* pembuatan perahu di Bontobahari. Bahkan dengan langkah Pemerintah dapat mengambil peran dalam pengembangan *local genius* masyarakat Bontobahari yang perlahan juga diakui akan mengalami kemerosotan kemampuan jika tidak terdapat upaya-upaya edukasi mengenai adanya kemampuan masyarakat Bontobahari ini.

REFERENSI

- Ayatrohaedi. 1986. *Kepribadian Budaya Bangsa (Local Genius)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bakker, Pater Jan. 1984. *Filsafat Kebudayaan*. Yogyakarta: Kanisius.
- Dahuri, Rochman dkk. 2004. *Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Pesisir dan Lautan secara Terpadu*. Jakarta: Pradiya Paramita Hamid.
- Gibbins, David dan Adams, Jonathan. 2001. *Shipwrecks and Maritime Archaeology, World Archaeology*, 32 (3), 279-91.
- Horridge, Adrian. 1979. *The Konjo Boatbuilders and the Bugis Perahu of South Sulawesi*. Greenwich: National Maritime Museum.
- Kaelan. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Paradigma.

- Koentjaraningrat. 2003. *Pengantar Antropologi I*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Liebner, Horst. 2016. *Beberapa Catatan akan Sejarah Pembuatan Perahu dan Pelayaran Nusantara*.
- Liliweri, Alo. 2014. *Pengantar Studi Kebudayaan*. Nusa Media: Bandung.
- Linton, Ralph. 1945. *The Cultural Background of Personallity*. New York: Appleton-Crofts.
- Moleong, Lexy J. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda.
- Nawawi, Hadari. 2007. *Metodologi Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nontji, Anugerah. 1987. *Laut Nusantara*. Jakarta: Djambatan.
- Rahman, A. Hamid. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Rahim, A. Rahim. 1985. *Nilai-nilai Utama Kebudayaan Bugis*. Makassar: Lembaga Penerbitan Universitas Hasanuddin.
- Ridwan Alimuddin. 2012. *Ekspedisi Garis Depan Nusantara*. Teluk Mandar Kreator: Polewali Mandar.
- Salman, Darmawan. 2006. *Jagad Maritim: Dialektika Modernitas dan Artikulasi Kapitalisme pada Komunitas Konjo Pesisir di Sulawesi Selatan*. Makassar: Inninawa.
- Saenong, Arief. 2013. *Pinisi: Paduan Teknologi dan Budaya*. Yogyakarta: Ombak.
- Peursen, Van. 1976. *Strategi Kebudayaan*. Yogyakarta: Kanisius.
- Usman Pelly. 1975. *Ara dengan Perahu Bugisnya*. Ujungpandang: Tesis tidak diterbitkan dari Pusat Latihan Ilmu-ilmu Sosial.

Daftar Wawancara

- Ali, kepala tukang pembuat perahu di Desa Ara, pada 10/04/2017.
- Djafar, panrita di Tana Beru pada 14/04/2017.
- Idris Sikka, Sejarawan Ara di Desa Ara pada 12/04/2017.
- Syafaruddin Lala, panrita di Tana Beru, pada 15/04/2017.
- Horst H. Liebner, Peneliti perahu-perahu Nusantara di Tana Beru pada 17/04/2017.
- Agusriadi Maulana, Budayawan dan pemerhati Pinisi di Desa Bialo, Kabupaten Bulukumba pada 16/04/2017.
- Fian, Pengusaha dan pemerhati Pinisi di Tana Beru, pada 15/04/2017.