

PELAYARAN TRADISIONAL ORANG BUTON DAN KEBIJAKAN POROS MARITIM INDONESIA

TRADITIONAL SAILING OF BUTON AND INDONESIA MARITIME ROUTE POLICY

Tasrifin Tahara
Universitas Hasanuddin
tasrifin.tahara@yahoo.co.id

Abstrak

Kelangsungan tradisi bahari orang Buton hingga kini merupakan kekuatan budaya yang penting dikaji, tidak hanya karena latar historisnya, tetapi juga dapat menjadi sumber nilai kehidupan bagi mereka dalam menata masa depannya. Tradisi ini telah melampaui berbagai zaman dan generasi, dengan segala tantangannya, telah mengukuhkan orang Buton sebagai suku bangsa bahari Indonesia, bersama dengan suku bangsa lainnya yakni Bajo, Bugis-Makassar, Mandar, dan Madura. Artikel ini membahas sistem dan dinamika pelayaran tradisional, jaringan pelayaran, perniagaan antarpulau yang dilakukan pelayar Buton yang masih bertahan hingga sekarang. Tulisan ini menarasikan kebudayaan pelayar pulau terdepan di Buton (Pulau Batuatas) dalam mempertahankan hidup dan tradisi yang sudah berlangsung ratusan tahun. Selain itu, harapan atas kebijakan Poros Maritim Indonesia yang digaungkan oleh Pemerintahan Jokowi-JK juga dielaborasi.

Kata kunci: pelayaran, tradisional, Poros Maritim Indonesia

Abstract

Maritime tradition of Buton people is a cultural strength, both for its historical background and live values for Buton people to manage their future. This tradition has existed for ages placing Buton people as an Indonesian maritime ethnic group, along with other ethnic groups, including Bajo, Bugis-Makassar, Mandar and Madura. This paper describes the system and the dynamic of traditional sailing, sailing network and interisland trade conducted by Buton sailors occurring until the recent days. It narrates the culture of the sailor in the forefront island of Buton (Batuatas island) in maintaining their lives and traditions that has existed for hundreds years. Moreover, it elaborates a hope of the maritime route policy currently promoted by Jokowi-JK government.

Keywords: traditional, sailing, Indonesia Maritime Route

Pengantar

Kemampuan menjalani lakon hidup sebagai pelayar bagi orang Buton bukanlah hal yang mudah dilalui, tanpa adanya landasan nilai budaya yang kuat, yang berlangsung sejak ratusan tahun lalu. Segala upaya Pemerintah Kolonial di akhir abad ke-19 telah dilakukan, demi menyempurnakan wilayah kekuasaannya. Dengan mengoperasikan maskapai pelayarannya, *Koninklijke Paketvaart Matschappij* (KPM), tampak tidak mampu menutup ruang pelayaran pribumi (Lapian, 2009). Pelaut Buton mampu menunjukkan eksistensinya. Aktivitas mereka sulit dikontrol, selain karena kepiawaian mereka membaca ruang samudera, juga karena kekuatan nilai budaya yang dianutnya. Bagi mereka, laut dan perahu

merupakan representasi kehidupan, seperti halnya di darat, meminjam istilah dari Abu Hamid (1994), bahwa perahu adalah sebuah desa kecil yang mengapung di laut. Bagi orang Buton, perahu (*bangka/wangka*) memiliki peran yang sangat penting dalam rona kehidupannya. Bahkan, karena pentingnya, istilah perahu pun digunakan sebagai sapaan pada kehidupan di darat, untuk menyebut kawan/teman/sahabat, yakni *sabangka*.

Kesatuan kata dan langkah dalam usaha pelayaran dan perdagangan maritim merupakan unsur utama penguat tradisi maritim. Dengan semangat selalu bersama atau satunya kata dan perbuatan, segala tantangan kehidupan di laut, baik yang bersumber dari ruang samudera maupun dari manusia, dapat dihadapi. Itulah sebabnya,

ketika perahu telah dilayarkan dan meninggalkan pantai, pantang bagi pelayar Buton untuk mengubah haluan, apalagi kembali lagi ke pantai.

Nilai budaya maritim yang menjadi penopang utama kelangsungan tradisi bahari orang Buton dari waktu ke waktu dan dari satu tempat (ruang) ke tempat yang lain. Mereka berlayar melintasi ruang samudera (laut) dan dari satu pulau ke pulau lain. Aktivitas ini membawa mereka lebih dekat mengenal komunitas dan budaya lain, dan yang tidak kalah pentingnya adalah “negeri baru” yang kelak dijadikan tempat bagi mereka mencari nafkah dan tinggal/menetap di sana. Secara perlahan, mereka lalu membangun pemukiman-pemukiman di sepanjang rute pelayarannya, terutama di kawasan timur Indonesia. Maluku adalah salah satu daerah tujuan utamanya. Hasil bumi Maluku berupa kopra, cengkeh, dan (belakangan) jambu mente merupakan komoditi utama yang dibeli dan diangkut, kemudian dibawa dan dijual di Jawa dan Singapura. Dari daerah tujuan itu kemudian mereka membeli barang-barang kelontong untuk memenuhi kebutuhan penduduk di Maluku, dengan cara menjual atau menukar (barter) dengan hasil bumi (La Malihu, 1998). Aktivitas tersebut membangun dan memperkuat jaringan maritim orang Buton di Indonesia yang masih berlangsung hingga kini, meski telah mengalami perubahan, baik dalam hal komoditas perdagangan maupun sistem perdagangan yang sudah langsung menggunakan alat tukar uang.

Hal yang menonjol dari Buton dan orang Buton adalah tradisi pelayarannya. Catatan antropolog menuliskan bahwa pada tahun 1987 sebanyak 1.281 kapal perdagangan lokal (perahu *lambo*) ada di Kabupaten Buton, 467 ada di Pulau Tukang Besi, dan jumlah ini berlanjut dalam pola yang panjang. Pada tahun 1919 menurut perkiraan seorang militer Belanda, bahwa ada sekitar 300 perahu di Pulau Buton, 200 perahu terdapat di Pulau Tukang Besi, dan setengahnya terdapat di Pulau Binongko (Soulthon, 1995).

Sebagai pelaut pedagang orang Buton seperti halnya Suku Bugis Makassar, merupakan suku yang melakukan diaspora di berbagai kawasan wilayah Indonesia seperti di Makassar, Papua, Maluku, Kalimantan, Kepulauan Riau, dan lain sebagainya. Di Makassar, migran Buton yang

telah hadir sejak beberapa abad pada masa berlakunya kesultanan Buton dan membangun perkampungannya sendiri yang disebut Kampung Butung di Makassar. Konon migran Buton ke Ambon dalam skala besar dimulai pada akhir abad ke-19, sebagian besar berasal dari Binongko dan bekerja pada perkebunan di berbagai tempat di Kepulauan Maluku (Winn, 2008)

Dalam beberapa catatan sejarah, jenis perahu yang sering digunakan orang Buton sebagai sarana transportasi dalam aktifitas kebaharian adalah perahu *lambo*. Aktifitas kebaharian yang umum dilakukan adalah melakukan perdagangan dengan membawa hasil-hasil laut seperti lola (*trochus niloticus*), teripang, sirip ikan hiu, dan lain-lain. Pada musim barat, mereka melakukan pelayaran perdagangan dengan tujuan untuk wilayah barat yaitu Surabaya, Gresik, Tanjung Pinang, bahkan sampai di wilayah Malaysia dan Singapura. Pada saat pelayaran dari arah barat, pelayar tersebut membawa barang seperti kain, piring, guci dan lain-lain. Selain itu untuk kebutuhan rumah tangganya, barang-barang tersebut juga adalah barang untuk dijual di Kota Baubau. Pelayaran ke wilayah timur melingkupi Ambon, Halmahera, Pulau Banda, Ternate, dan Papua (Tahara, 2014).

Rumusan Masalah

Kebijakan Poros Maritim Indonesia adalah cita-cita, atau sebuah seruan untuk kembali ke jati diri bangsa dan identitas nasional sebagai negara maritim yang kuat, sejahtera, dan berwibawa. Sebagai sebuah doktrin mengenai tujuan bersama yang meyakini bahwa masa depan Indonesia bergantung pada kemampuan kita memanfaatkan realitas geografis, geopolitis, geostrategis, dan geoekonomi dalam dinamika di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik.

Sebagai abstraksi, konsep dan agenda ke depan, yang diterjemahkan dalam tindakan konkrit untuk membangun kekuatan maritim demi kesejahteraan (LIPI, Policy Brief: Strategi Riset Pengembangan Poros Maritim Dunia, hal. 2-3). Kondisi ini sebenarnya sudah diperankan oleh pelayar tradisional Buton sebagai salah satu suku pewaris budaya maritim di Nusantara yang sudah berlangsung ratusan tahun yang lalu. Menjadi sebuah pertanyaan penting, bagaimana keterpaduan

antara kebijakan Poros Maritim Indonesia dengan tradisi pelayaran yang dilakukan pelayar di pulau-pulau terdepan agar bisa menjadi *steakholder* pendukung dalam kebijakan ini dan eksistensinya tidak terabaikan oleh negara.

Dinamika Pelayaran

Penelusuran terhadap sejarah pengembaraan dan pelayaran serta perdagangan maritim masyarakat Pulau Batuatas dimaksudkan untuk mengungkapkan fakta jalinan hubungan ekonomi, sosial, dan politik yang telah terbangun dan menjadi dasar bagi pembentukan integrasi bangsa dalam perkembangan kemudian. Tidak dapat disangkal, bahwa wilayah Indonesia ini menjadi satu kesatuan dari bekas wilayah jajahan Pemerintah Kolonial Belanda. Hal ini sangat ditunjang dengan sikap toleransi dan simpati di antara kelompok-kelompok etnis yang telah menjalin persahabatan dan persaudaraan sebagai buah dari jaringan pelayaran dan perdagangan maritim dimana pelaut

dan pedagang Pulau Batuatas Kabupaten Buton Selatan Provinsi Sulawesi Tenggara memainkan peranan besar.

Setelah Indonesia merdeka, tradisi pengembaraan pelayaran kembali diproduktifkan oleh para pelayar Batuatas sebagai pewaris budaya maritim nenek moyang yang hidup di masa kolonial dan sebelumnya. Belajar dari proses sejarah perpolitikan yang panjang mengenai wilayah Nusantara ini, diketahui telah terjadi perubahan wawasan kelompok-kelompok pelayar Batuatas tentang status wilayah perairan dan Daratan Nusantara ini dari masa Kolonial dan sebelumnya ke masa kemerdekaan. Dari pelaut generasi tua, mereka memperoleh pengetahuan bahwa di masa lalu, wilayah Perairan Nusantara dan pulau-pulau yang banyak jumlahnya berada dalam klaim kerajaan-kerajaan maritim berdaulat, yang di antara mereka terjalin hubungan politik dan dagang.

Gambar 1
Perahu Lambo yang digunakan Pelayar Buton



Dalam masa kemerdekaan, melalui pengalamannya yang panjang, para pelaut Batuatas mengetahui bahwa daerah-daerah perairan dan pulau-pulau yang dilayari dan disinggahi itu telah terintegrasi dalam satu tanah air yang kita kenal dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Wawasan yang berkelanjutan bahwa hamparan perairan Nusantara yang luas dan kota-kota pantai dari pulau-pulau yang banyak terbentang dari Sabang sampai Merauke tetap menjadi ruang pelayaran dan arena transaksi ekonomi serta pergaulan antara pelaut, termasuk pelayar Batuatas dengan

penduduk setempat yang berasal dari etnis-etnis berbeda-beda.

Tekad pelayar yang bulat yang ditunjang dengan pengalaman dan pengetahuan pelayar yang sangat luas tentang ruang laut dan pengalaman melakukan pelayaran domestik (lokal). Baginya, pengalaman teman atau warga lainnya merupakan motivasi tersendiri yang ditunjang dengan pengalaman pribadi. Oleh karena itu, pengetahuan dan wawasan akan kesatuan wilayah perairan dan kepulauan Indonesia lebih banyak tumbuh dari pengalaman nyata daripada yang diperoleh melalui pendidikan

formal, informasi dan perbincangan dengan orang lain.

Pola pemukiman pelayar umumnya tidak jauh dari pelabuhan, dan hidup berdampingan dengan pemukiman orang Bugis Makassar. Mereka bermukim dengan sistem koloni yaitu pola pemukiman berkelompok sesuai dengan etnisnya, tidak berbaaur secara bebas dengan penduduk etnik lainnya. Tetapi mereka dapat hidup berdampingan dengan koloni (perkampungan) orang Bugis Makassar. Ini dapat diterima karena kedua etnik ini memiliki persamaan latar belakang sosial ekonomi yaitu sistem mata pencaharian yang berorientasi maritim yakni nelayan dan pelayar atau pedagang antar pulau.

Perkembangan Perahu

Pada pelayaran tradisional, layar memegang peran sangat penting dalam pelayaran. Tenaga penggerak perahu sepenuhnya bergantung pada kekuatan angin. Cepat dan lambat masa pelayaran ditentukan oleh kondisi angin ketika berlayar. Demikian pula daerah tujuan sangat dipengaruhi oleh arah angin yang berhembus pada musim tertentu. Berdasarkan pemikiran ini, deskripsi mengenai pembuatan perahu akan merujuk pada aspek ini, sebagai faktor dominan yang mempengaruhi teknik pelayaran, dari tradisional ke modern dan dari musiman ke tanpa musim.

▪ **Bangka Kabangu**

Perahu yang digunakan masyarakat Pulau Batuatas untuk berlayar dan berdagang disebut *bangka/bhangka* atau *wangka*. Ada juga yang menyebutnya dengan kata *boti* (serapan dari kata *boat*). Adrian Horridge (1981) sendiri menggunakan istilah *lambo*. Istilah terakhir, selama penelitian ini, hampir tidak dikenal oleh pelayar Buton.

Jenis perahu ini ditandai bentuk layarnya, berdiri atau *kabangu*. Dalam model ini, ada dua tiang layar utama (*kokombu*) yang dipasang pada bagian tengah-depan dan tengah-belakang perahu. Posisinya berada di depan dan belakang atap perahu yang bentuknya persegitiga seperti piramida. Lebar layar pertama bagian tengah-depan sampai pada tiang layar kedua bagian belakang. Lebar layar belakang sampai ujung (*wana*) perahu. Penanda utama layar jenis ini

adalah kayu/bambu yang dipasang melintang pada bagian 2/3 tiang layar utama, yang disebut *gapu*. Beban pengendalian layar, demikian pula saat dinaikkan dan diturunkan, sangat sulit dan berisiko. Butuh beberapa orang untuk melakukan tugas ini. Karena itu jumlah awaknya antara lima sampai sepuluh orang. Pada saat angin sangat kencang, layar diturunkan salah satunya, bahkan jika tidak dapat dikendalikan, semua layar diturunkan.

Selain dua layar utama, terdapat pula satu layar bantu di bagian depan (*rope*) perahu yang disebut *jip/jipu*. Fungsi layar ini sebagai pengendali gerak haluan perahu. Panjang/lebar layar melebihi bagian depan perahu. Untuk menyokong layar, di bagian bawah ujung layar terdapat sebuah kayu, yang disebut *gustali*. Pada saat angin kencang, layar ini biasanya tetap dipertahankan, meski tanpa dua layar utama. Layar *jipu* biasanya terakhir diturunkan ketika kondisi angin sangat kuat dan perahu sulit dikendalikan. Pada kondisi ini, perahu dibiarkan terapung ke mana pun. Usaha pengemudi memainkan kemudi agar menjaga haluan perahu sangat dipengaruhi kondisi gelombang dan arus laut.

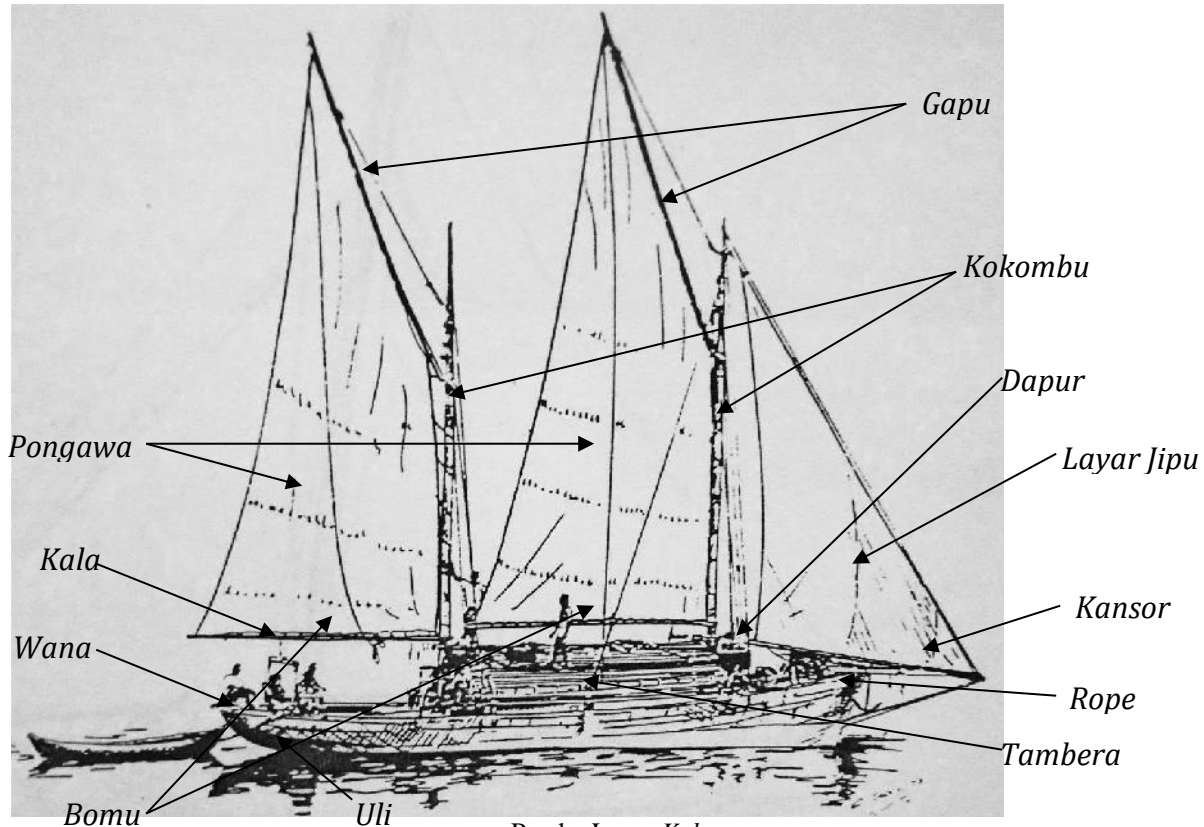
Kemudi (*uli*) berada di bawah bagian belakang (*wana*) perahu. Pada bagian atas kemudi, tepatnya di atas dek, terdapat tempat duduk bagi pengemudi. Pada bagian depan, dekat tiang layar utama terdapat dapur (tempat memasak). Posisi ini cukup sulit dan berisiko bagi *koki* saat memasak. Baru pada tahun 1990-an, posisi dapur dipindahkan ke belakang. Tonase *bangka kabangu* berkisar 10 sampai 40 ton.

Para pelayar mengakui bahwa berlayar dengan *kabangu* lebih sulit dibandingkan layar *nade*. Kesulitan ini, tidak hanya karena kondisi layar yang sulit dikendalikan, tetapi bahan-bahan layar dan tali-temali yang digunakan sangat sederhana. Layar (*pongawa*) dianyam dari kulit kayu. Sementara tali-temali layar terbuat dari rotan. Khusus tali jangkar dianyam dari sejenis tumbuhan akar panjang. Menjelang berlayar, para awak perahu ke hutan mencari bahan ini. Dalam prakteknya, dibutuhkan kerja sama untuk menggunakan tali ini. Jika sebagian tidak memegang tali dengan kuat, maka yang lain

menjadi korban akibat gesekan tali yang keras, sehingga telapak tangan terkelupas/luka.

Memperhatikan kondisi di atas, maka kesatuan kata dan perbuatan antara awak perahu adalah kunci kerjasama. Kondisi bahan layar dan tali-temali mengharuskan awak perahu selalu

menyediakan bahan-bahan tersebut di perahu, karena daya tahannya tidak terlalu lama. Itulah sebabnya perahu kerap menyinggahi pulau-pulau yang dilewati ketika berlayar untuk mencari kebutuhan tersebut, juga mengambil air bersih.



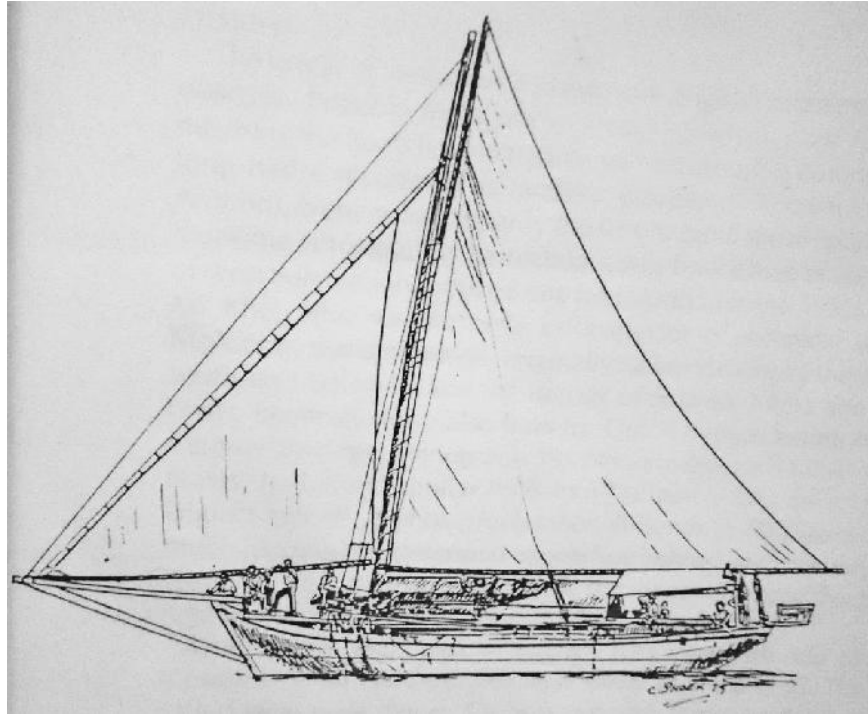
Perahu Layar *Kabangu*
Gambar dari Adrian Horridge (1981:66).

▪ **Bangka Nade**

Model layar utama merupakan aspek pembeda antara bangka *kabangu* dengan bangka *nade*. Pada model ini, tiang utama layar (*kokombu*) hanya satu di bagian agak depan. Bila pada layar *kabangu* bagian *gapu* lebih besar dan terlihat jelas, maka pada layar ini bentuk *gapu* sedikit merapat ke tiang utama, sehingga dari kejauhan tidak tampak. Keberadaan *gapu* hanya dapat dilihat dari jarak yang lebih dekat.

Bentuk layar *nade* lebih besar. Kayu/bambu layar utama bagian bawah tampak lebih

panjang, dibandingkan dengan layar *kabangu*, yakni melebihi panjang bagian belakang (*wana*) perahu. Bentuk atap perahu sama seperti jenis pertama, yakni berupa persegitiga. Dengan model layar seperti ini, awak perahu sedikit lebih mudah mengendalikan perahu. Namun demikian, jika kondisi angin sangat kencang, layar utama diturunkan dan menggunakan layar depan (*jipu*). Pada kondisi terakhir, layar *jipu* diturunkan, seperti juga pada bangka *kabangu*. Selain lebih mudah dikendalikan, berlayar dengan bangka *nade* lebih cepat.



Perahu Layar *Nade*
(Sumber: Horridge 1981:67)

▪ Perahu Layar Motor

Pada tahun 1960-an, perahu layar telah dilengkapi dengan mesin/motor. Pada konteks ini, layar bukan lagi sumber satu-satunya tenaga pelayaran karena sudah dibantu dengan tenaga mesin. Kedua sumber tenaga, layar dan mesin, digunakan secara bersama. Karena itu perahu ini biasa disebut Perahu Layar Motor (PLM). Pada awalnya, perahu-perahu yang menggunakan mesin adalah milik non pribumi, khususnya orang Cina.

Pada tahun 1970-an, atas gagasan La Ode Manarfa (anggota DPRI RI asal daerah pemilihan Sulawesi Tenggara), motorisasi diterapkan pada perahu pribumi. Lebih lanjut, La Ode Manarfa mengorganisir perahu-perahu pribumi dalam satu wadah yang dipimpinnya, Pelayaran Rakyat (Pelra). Untuk mendukung usaha ini, pemerintah meluncurkan *pilot project* berupa pemberian kredit ringan (selama 5 tahun) kepada pemilik perahu yang ingin menggunakan mesin. Dalam

proyek ini, pelayar Tira dan Pasarwajo menjadi prioritas. Penggunaan mesin baru berkembang tahun 1980-an, ketika pelayar dan pemilik perahu menyadari bahwa teknologi baru tidak merusak konstruksi perahu dan membuat pelayaran lebih mudah dikendalikan ketika angin tidak berhembus.

Pada tahap awal penggunaan mesin, desain belakang perahu (*wana bangka*) tidak berubah. Mesin dipasang pada bagian samping belakang, dengan melobangi satu papan perahu untuk menempatkan besi (as) baling-baling. Pada perkembangan berikutnya, bentuk belakang perahu sedikit dinaikkan, dari bentuk semula *panta kadera* (bentuk kursi), menjadi *panta bebe* (pantat bebek). Perubahan ini tidak berjalan linear (serentak) pada semua perahu. Sebagian pemilik perahu memutuskan tidak melakukan perubahan desain perahu ketika menggunakan mesin.



Perahu Layar Motor (bentuk atap segitiga-piramida)

Desain atap perahu pada masa ini ada tiga. *Pertama*, atap segitiga-piramida, yang merupakan desain lama. Bagian dalam atap menjadi tempat muatan dan kadang awak/penumpang jika muatan tidak penuh. Pada model ini, awak perahu duduk dan tidur di samping atap sesuai posisi layar dan haluan perahu. Jika angin berhembus dari arah kiri, maka awak dan penumpang berada pada

bagian kanan atap, demikian sebaliknya. Pada tiang utama (*kokombu*) terdapat anak tangga, yang terbuat dari tali dan potongan kayu (anak tangga) yang di tempat miring pada bagian samping kiri dan kanan depan perahu. Tangga ini berfungsi sebagai anjungan yang digunakan awak perahu untuk melihat arah haluan, keberadaan pulau, dan sebaran karang di laut.



Perahu Layar Motor (bentuk atap trapesium)

Desain *kedua* berupa atap trapesium, yang merupakan bentuk perkembangan dari atap segitiga. Bagian dalam atap digunakan sebagai tempat muatan dan penumpang (jika muatan tidak penuh). Yang berbeda dari jenis pertama adalah posisi awak dan penumpang. Pada atap jenis ini, bagian atas dapat ditempati penumpang. Kapasitas ruang muatan lebih besar. Atap tidak menutup

seluruh bagian dek perahu. Tersisa sekitar 1/3 bagian dek kosong, sehingga sering digunakan sebagai tempat istirahat awak dan penumpang, juga menyimpan barang berukuran kecil. Baik pada jenis pertama maupun kedua, dapur terletak di bagian belakang, dan paling belakang adalah jamban (WC).



Perahu Layar (bentuk atap penuh)

Desain *ketiga* adalah atap penuh dari tiang layar utama (*kokombu*) sampai paling belakang perahu. Pada bentuk ini, tidak ada ruang kosong di bagian belakang, seperti jenis pertama dan kedua. Bagian atap paling belakang dibuat lebih tinggi (semacam bertingkat) dari bagian tengah/depan. Pada bentuk ini, awak dan penumpang dapat menempati bagian dalam atap atau pun di atas sesuai kondisi/kebutuhan. Demikian pula dapur berada di dalam dan tertutup, kecuali jamban yang terbuka bagian atasnya. Posisi kemudi tetap di bagian belakang, seperti pada jenis pertama dan kedua.

Jaringan Pelayaran

Melakoni pekerjaan sebagai pelayar, tentulah mereka memiliki pola jaringan antar pulau yang sangat ditentukan oleh arah angin dan musim. Peta jalur pelayaran Pelaut Batuatas pada khususnya dapat digolongkan pada empat arah angin, yaitu barat, timur, utara, dan selatan.

Pertama, pelayaran menuju barat dari Pulau Batuatas kemudian menyusuri Selat Selayar menuju Selat Madura hingga tiba di pelabuhan Gresik atau Probolinggo, dan selanjutnya ada yang terus menuju Singapura, Johor, Pulau Pinang di Malaysia Barat. Dalam pelayaran keluar negeri mereka menggunakan perahu *soppe*. Memasuki negara asing itu umumnya dilakukan dengan cara-cara yang ilegal. Mereka menggunakan perahu layar tanpa mesin, melalui rute dari Batuatas-Buton-Selat Selayar-Selat Karimata-Laut Cina Selatan dengan menyusuri Pesisir Timur Semenanjung Malaysia-Pesisir Timur Thailand, menyeberangi Teluk Siam, ke Pesisir Selatan Kamboja, menyusuri pesisir Timur Vietnam-Hongkong sampai ke Daratan Cina (Kanton, Shanghai dan menyusuri sungai sampai di Peking). Di Negeri Cina mereka tinggal selama empat hingga enam bulan bekerja di perkebunan kapas sambil menunggu angin utara untuk kembali ke Pulau Batuatas melalui Selat Buton

dengan rute seperti tersebut atau melalui rute Cina-Kepulauan Jepang - Kepulauan Philipina - Laut Sulawesi - Kepulauan Maluku/Pesisir Timur Sulawesi - hingga kembali di Pulau Batuatas. *Kedua*, pelayaran menuju timur ke Maluku, Irian Jaya, dan Kepulauan Pasifik seperti ke Negara Palau. Pelayaran menuju kawasan ini dimulai dari Pulau Batuatas melalui Selat Buton, Kepulauan Maluku, Irian Jaya, Papua Nugini, dan beberapa negara di Kawasan Pasifik Selatan seperti Kepulauan Palau, Samoa, dan Kaledonia Baru. *Ketiga*, pelayaran menuju utara ke Sulawesi Tengah (Banggai dan Tolitoli), Sulawesi Utara (Gorontalo, Bitung, dan Manado), sebagian diantara mereka langsung ke Malaysia Timur melalui Tarakan, Nunukan (Kalimantan Timur), ke Kalimantan Utara melalui Sabah (Tawau, Lahadatuq, dan Sandakan), sampai ke Brunai Darussalam. Di beberapa wilayah ditemukan

permukiman orang Buton termasuk didalamnya Pulau Batuatas. Mereka bekerja dalam berbagai sektor kehidupan bahkan diantara mereka telah ada yang menjadi Warga Negara Malaysia. Sebagian lagi menuju ke Philipina Selatan melalui Kepulauan Sulawesi Utara dan Maluku. *Keempat*, pelayaran menuju bagian selatan melalui rute Pulau Batuatas, Flores, Solor, Sumbawa, Kupang, Dili (Timor Leste), dan bahkan sebagian besar melakukan pelayaran sampai ke pada wilayah Perairan Benua Australia atau di Pantai Utara Benua Australia. Dan tidak jarang kita banyak menemukan di beberapa pulau yang melakoni tradisi pelayaran hingga di wilayah Benua Australia, dan acap kali orang Buton menjadi tahanan Pemerintah Australia akibat pelanggaran penangkapan biota laut yang melawati batas perairan Indonesia.



Peta Jaringan Pelayaran Orang Buton (Pelayar Pulau Batuatas)

Pelayar Buton dari Pulau Batuatas memiliki pengalaman dan pengetahuan tentang jalur pelayaran Jawa-Irian Jaya. Tetapi sekarang perahu layar mereka tidak pernah lagi ke Jawa, karena jalur yang ke Ternate sudah dibuka tempat penampung hasil. Hal ini juga pada jalur Bitung, dan sekarang hanya perairan sekitar Maluku dan Sulawesi Tengah. Untuk hasil Maluku yang

dibawa ke Palu, dan seiring kebijakan pemerintah yang membuka pelabuhan besar di Manado (Bitung), menyebabkan mereka tidak lagi ke wilayah Pulau Jawa.

Pelayaran ke Surabaya (Pangkalan Gresik) ditempuh dengan waktu paling cepat selama duapuluh hari dan paling lama empatpuluh hari. Hal tergantung dari pengeluaran uang,

contohnya seperti ekspedisi kalau barang cepat masuk berarti untuk pencairan uang juga cepat. Sementara waktu perjalanan kurang lebih memakan waktu satu bulan lebih baru sampai di Pulau Batuatas. Pola pelayaran yang dilakukan harus *zigzag* atau *opal* (istilah bagi pelayar Pulau Batuatas) yang berarti pelayaran menghadapi angin siang malam, dan ABK tidak pernah istirahat.

Waktu pelayaran menuju wilayah Maluku kurang lebih sekitar sepuluh hari. Bagi pelayar ini merupakan pelayaran dengan jarak tempuh yang dekat dan posisi angin sebelah timur laut dan utara dari Pulau Flores. Oleh karena itu, pelayaran dilakukan dengan memotong jalur lewat pada bagian atas Pulau Binongko di Wakatobi. Di antara Pulau Binongko (Wakatobi) dan Pulau Buru berarti Pulau Ambon merupakan jalur tembus dan cepat. Hal ini menjelaskan bahwa umumnya pelayar Pulau Batuatas telah kaya dengan pengalaman dan pengetahuan wilayah perairan dan pulau-pulau di Indonesia baik bagian barat maupun bagian timur Indonesia.

Para pelayar Batuatas sebelum menggunakan teknologi navigasi, mereka menggunakan tanda-tanda alam dan *feeling* (perasaan) sebagai pengetahuan navigasi. Tanda-tanda alam tersebut antara lain adalah bentuk awan, keadaan langit, warna dan jenis air laut, pantulan sinar matahari atau cahaya bulan, letak bintang di langit, hembusan angin, letak pulau, gunung, tanjung, teluk, dan selat. Dengan intuisi tersebut, pelayar dapat mengetahui apabila ada bahaya yang mengancam kapal. Inilah yang dijadikan sebagai pengganti kompas dalam pelayaran mereka. Pelayar Pulau Batuatas (Ciacia Buton) mengenal istilah "*pilotase*" yaitu seorang navigator dapat memperhitungkan posisinya cukup dengan melihat berbagai tanda alam yang tampak di darat, "*rewu'i tayi*" yaitu kotoran di laut, dan kabut di udara. Seorang navigator dapat melakukan perhitungan deduksi dengan melihat kedudukan matahari, bulan, dan bintang. Perkembangan pelayaran niaga orang Pulau Batuatas sejalan dengan ditemukannya teknik berlayar "*O'opal*" (Bahasa Ciacia) yang sebelumnya hanya dikenal teknik berlayar "*ngoi'i belaka*" (Bahasa Ciacia) dan teknik "*nopusilangi*" (Bahasa Ciacia). "*ngoi'i belaka*" adalah teknik berlayar lurus yaitu arah angin datang dari belakang. "*Nopusilangi*"

pelayaran dengan posisi menyilang dan membentuk sudut antara 90-180 derajat. Berlayar "*opal*" adalah teknik berlayar bersiku-siku sampai di tempat tujuan. Dalam teknik "*O'opal*" ini diperlukan keahlian dalam mengarahkan haluan sebab arah angin datang hampir dari muka (membentuk sudut antara 0-90 derajat). Demikian pula penggunaan pompa untuk mengeluarkan air dari dalam perahu yang sebelumnya digunakan "timba" ("kasiwu" Bahasa Ciacia) atau tempurung kelapa sebagai wadah penyimpanan air, peralatan tali temali yang semula dari sabut kelapa berubah menjadi tali plastik dan kawat. Perubahan bahan layar yang sebelumnya terbuat dari "agel" yang disebut "*karoro*" berubah menjadi bahan dari kain dan nilon. Jangkar kayu/batu berubah menjadi jangkar besi.

Pelayaran dan Perniagaan

Dalam melakukan pelayaran, para pelayar Pulau Batuatas melakukan kegiatan niaga (perdagangan). Barang komoditi ekspor yang dibawa oleh para pelayar niaga Pulau Batuatas dan pelayar Buton dan Buton Selatan pada umumnya adalah rotan, damar, agel, kopra, cengkeh, pala, teripang, dan berbagai hasil laut lainnya. Komoditas rotan, damar, kopra, cengkeh, pala, kulit binatang, dan teripang diekspor ke Singapura dan Malaysia, sedangkan ke Cina diekspor agel dan teripang. Sejak tahun 1926 dimulai perdagangan kopra, cengkeh, dan pala dari Kepulauan Maluku yang dibawa ke kawasan barat Nusantara sampai ke wilayah mancanegara yakni Singapura dan Malaysia. Pada mulanya perdagangan tersebut mendapat rintangan dari pemerintah Belanda, karena keuntungannya berlipat ganda sehingga para pelayar harus melakukan pelayaran secara ilegal khususnya ke Singapura dan Malaysia. Fenomena tersebut berlanjut sampai akhir abad ke-20 ini, di mana para pelayar niaga orang Batuatas di Buton Selatan pada umumnya tetap melakukan pelayaran niaga ke Singapura, Malaysia, Philipina, dan Australia serta wilayah Pasifik lainnya.

Pada awal abad ke-20 barang komoditi impor dari mancanegara masih terbatas pada keramik dan tekstil. Kemudian pada pertengahan abad ke-20 meningkat baik volume maupun jenis barang dan lebih khusus pada barang elektronik.

Keramik (guci, mangkuk, dan piring) mereka datangkan dari Cina dan Thailand yang ditukar atau dibeli dengan agel dan kopra. Hal ini berlangsung sampai pertengahan abad ke-20. Elektronik, tekstil yang lebih dikenal dengan akronim RB (*rombengan*) atau pakaian bekas yang didatangkan dari Singapura dan Malaysia (Johor, Pulau Penang, dan Tawau di Sabah) secara ilegal. Barang-barang komoditi impor dijual di wilayah Buton (Pulau Batuatas) dan di luar seperti Kendari, Muna, Sulawesi Tengah, Maluku, Irian Jaya, Nusa Tenggara Timur, dan Timor-Timur.

Melampaui wawasan jagat perairan dan kepulauan serta pemukiman kota-kota pelabuhan, dalam aktivitas pelayaran dan dagang, para pelaut

Batuatas selalu berhubungan dengan hal yang berkaitan dengan simbol budaya kesukubangsaan (*ethnicity*) dan kebangsaan (*nationality*) yang harus diadaptasi dalam rangka kelancaran transaksi dagang dan pergaulan dengan orang-orang warga negara Indonesia yang berbeda-beda suku bangsa. Simbol-simbol tersebut mulai dari bahasa daerah, seni, kepercayaan, bentuk rumah, perahu, jenis makanan, pakaian yang berbeda-beda hingga simbol-simbol kebangsaan yang seragam seperti Bahasa Indonesia, bendera merah putih, birokrasi dan prosedur pelayanan administratif, kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP), dan berbagai kebijakan pemerintah.



Kebutuhan Masyarakat Pulau yang Didatangkan dari Pulau Lain

Dalam rangka transaksi dagang dan pergaulan dengan orang-orang dari berbagai suku bangsa lain yang dijumpainya, pelayar Pulau Batuatas sejak awal berusaha keras menggunakan Bahasa Indonesia dengan baik. Dalam percakapan ternyata mereka lebih mampu berbahasa Indonesia daripada orang-orang dari komunitas-komunitas

petani, peternak, para pedagang, dan para perantau Pulau Batuatas lainnya yang hidup di pulau (darat). Diakuinya bahwa kelancaran transaksi dagang yang mereka kelola banyak ditentukan oleh kemampuan berkomunikasi dalam bahasa Indonesia dengan mitra dagang dan konsumen, buruh-buruh pelabuhan, aparat pemerintah, dan sebagainya.

Diasumsikan, bahwa segenap pengalaman pelayaran, pengalaman berinteraksi dan saling kenal dengan orang-orang Indonesia yang berbeda suku bangsa, keterlibatan dalam dan mematuhi segala peraturan dengan memahami keberagaman atau keseragaman simbol-simbol budaya, menyebabkan tumbuhnya wawasan kebhinekaan, kesatuan tanah air, kesatuan bahasa, dan kesatuan bangsa Indonesia. Bagi pelayar Pulau Batuatas, pengalaman pengembaraan yang panjang diakuinya telah memperkaya pengetahuan dan wawasan ruang samudera dan dunia internasional serta sikap keterbukaan.

Para pelayar niaga Pulau Batuatas lebih dominan memperdagangkan kopra dan cengkeh pada wilayah Jawa. Sedangkan untuk wilayah Jakarta adalah hasil laut, yakni teripang laut. Sementara hasil yang dibawa pulang dari hasil perdagangan kopra, cengkeh dan teripang adalah barang kebutuhan pokok seperti pakaian, semen, gula dan beras. Hal ini menunjukkan bahwa para pelayar Pulau Batuatas dalam berusaha mencari nafkah, khususnya di bidang pelayaran niaga atau perdagangan antar pulau dengan menggunakan perahu atau kapal.

Pelayaran dan Ekonomi Masyarakat

Akibat pelayaran niaga, hasil keuntungan yang diperoleh dari usaha pelayaran ini cukup memuaskan, sehingga mengakibatkan meningkatnya taraf hidup masyarakat pelayar di Pulau Batuatas Kabupaten Buton Selatan (sebelumnya Kabupaten Buton). Hal ini ditandai dengan banyaknya putra-putri mereka yang merantau untuk sekolah baik di Kendari, Ujung Pandang (sekarang Makassar) dan berbagai kota-kota di Pulau Jawa, bahkan sampai di wilayah luar negeri, seperti Singapura dan Malaysia. Dewasa ini, diantara generasi muda (putra-putri) pelayar ini telah banyak yang memegang posisi penting dalam pemerintahan dan dunia usaha. Data Statistik Kabupaten Buton (2015) menunjukkan bahwa sub-sektor transportasi laut memberikan sumbangan terhadap PDRB Kabupaten Buton (sekarang Buton Selatan) rata-rata 1,37%, suatu angka yang tidak kecil jika dibanding dengan berbagai sub-sektor usaha lainnya. Indikator tersebut membuktikan bahwa perkembangan pelayaran niaga orang Batuatas berpengaruh terhadap kehidupan sosialnya yang diperkuat dengan data statistik tentang peningkatan jenis alat transportasi laut ke arah yang lebih modern dan kapasitas muatan yang semakin meningkat. Demikian pula arus bongkar muat barang dari berbagai pelabuhan satker yang mengalami peningkatan.



Pesona Pulau Batuatas di Kabupaten Buton Selatan

Selain perubahan sosial dalam masyarakat dan kebutuhan rumah tangga masyarakat pelayar Batuatas dari hasil berlayar dan perniagaan, dikenal pula aturan pelayaran niaga yang dikenal

dengan istilah "*te atoro nulangkea*" (aturan pelayaran). Ada kecenderungan perahu layar orang Batuatas tidak dicat sebagaimana halnya perahu layar suku bangsa lainnya. Fenomena ini merupakan ciri khas perahu layar orang Batuatas yang dapat dikenali dari jauh. Akan tetapi sampai penelitian ini berakhir belum ditemukan alasan

secara pasti motif yang menyebabkan mereka tidak memberi cat pada perahunya, kecuali pada akhir abad ke-20 khususnya pada tahun 1980-an mereka mulai memberikan cat perahunya dalam berbagai motif warna.

Menyangkut aturan pelayaran niaga yang dipahami pelayar Pulau Batuatas pada khususnya dan masyarakat Buton pada umumnya (*te atoro nulangkea*). Meskipun secara formal tidak ada organisasi atau lembaga kemasyarakatan yang mengatur tradisi dan adat istiadat dalam berlayar yang dilakukan oleh masyarakat pelayar Batuatas, namun secara tradisional tradisi dan adat istiadat sudah dijalankan dan telah terpatri dalam setiap keyakinan para pelayar Batuatas, dimana mereka (pelayar) menggantungkan aturan dan tradisi pada satu orang, yakni juragan kapal (pemilik kapal).

Kepercayaan dan kepatuhan terhadap adat yang sampai saat ini masih dijalankan oleh masyarakat (pelayar) Batuatas (Ciacia Buton) hingga saat ini masih mengandalkan pada tradisi atau keyakinan sang pemilik kapal (juragan kapal), yang saat ini mereka kenal dengan istilah “kapten” (kapten kapal). Pelayaran niaga orang Batuatas didorong oleh letak geografis yang strategis pada jalur pelayaran dan perdagangan nusantara dan internasional, keadaan alam yang berbukit dan berbatu sehingga kurang mendukung untuk pertanian, dan falsafah hidup mereka yang menjunjung tinggi semangat kebaharian. Peta jalur pelayaran meliputi segenap pelabuhan di Nusantara dan manca negara seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Cina (Kanton, Shanghai, dan Peking), dan Philipina Selatan. Pelayaran untuk penangkapan hasil laut mencapai perairan Australia dan Negara-Negara Oceania. Persebaran orang Batuatas dan orang Buton Selatan (sebelumnya Buton) pada umumnya ditemukan hampir di setiap pelabuhan tersebut. Barang komoditi ekspor pada mulanya terbatas pada agel, damar, rotan, kopra, dan teripang; kemudian berkembang juga pada komoditas jambu mete, kayu, dan berbagai hasil laut. Sedangkan barang komoditi impor adalah keramik dan tekstil, kemudian berkembang pada berbagai jenis barang elektronik termasuk mesin kapal dan sepeda motor. Perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Batuatas dan orang Buton Selatan (sebelumnya Buton) pada umumnya sebagai akibat kegiatan pelayaran niaga terlihat dari

sumbangan sub-sektor transportasi laut dalam PDRB Kabupaten Buton sebesar 1,37% dan peningkatan jumlah dan volume perahu/kapal yang menjadi milik orang Batuatas.

Harapan Komunitas Pelayar Tradisional

Sejak terpilihnya Jokowi-JK sebagai Presiden dan Wakil Presiden Indonesia 2014 – 2019, wacana tentang komitmen mengembalikan kejayaan laut sebagai potensi utama Bangsa Indonesia. Komitmen ini tidak bisa dipungkiri karena bangsa Indonesia merupakan benua maritim terbesar di dunia yang memiliki hamparan laut dan yang ditumbuhi pulau-pulau yang membentang dari Aceh hingga Papua yang dirangkai oleh sebuah kebudayaan masyarakat pulau-pulau sebagai pewaris kebudayaan maritim (tradisi pelayaran). Salah satu kebijakan yang populer di bidang kemaritiman adalah kebijakan Poros Maritim Indonesia yang mengembangkan konsep pembenahan infrastruktur yang menunjang aktifitas kemaritiman dengan mengembangkan moda distribusi barang/jasa antar pulau berjalan lancar yang membawa kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia di mana pun mereka bermukim dalam wilayah Indonesia.

Konsepsi reorientasi pembangunan bangsa dari *land-centered ke marine centered development*. Dalam pemahaman ini, poros maritim berisi visi misi dan langkah strategis untuk menciptakan kedaulatan (ideologi, politik, sosial, ekonomi, termasuk pangan dan energi dan hankam) dengan menjadikan laut sebagai pusat orientasi ideologis (wawasan dan mentalis) dan sumber material pembangunan.

Dalam konteks ini, poros maritim lebih berorientasi pada pengoptimalan pengelolaan sumberdaya laut – kombinasi antara penguasaan, pemanfaatan, pemeliharaan, konservasi, dan restorasi – jika dibutuhkan – untuk kepentingan kita sendiri. Perlu dicatat, dengan ini tidak berarti juga pembangunan di darat diabaikan. Poros maritim justru akan berfungsi mengoptimalkan hasil-hasil pembangunan yang selama ini terhambat karena tidak memadai. Contoh konkrit tentu masalah transportasi yang menghambat distribusi produk-produk industri yang berbasis di darat.

Realisasi dari kebijakan poros maritim Indonesia Presiden Jokowi-JK tertuang dalam visi

kemaritiman yang salah satunya tentang tol laut yang akan direalisasikan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dengan merancang konsep tol laut tersebut. Rencananya akan dibangun 24 pelabuhan strategis, *short sea shipping*, fasilitas kargo dan *boat*, serta pengembangan pelabuhan komersial sebanyak 1.481 pelabuhan, dalam konsep tol laut. Tak ketinggalan pula, pembangunan transportasi multimoda serta infrastruktur penunjang tol laut.

Secara makro, kebijakan ini sangat positif. Namun satu hal yang tidak bisa dipungkiri bahwa akses terhadap infrastruktur tersebut hanya dilihat dalam perspektif “ekonomi-teknokrat” yang “mungkin” mengabaikan kehidupan masyarakat yang sudah berlangsung lama yang menjadi laut sebagai bagian dari kehidupan sosial-ekonominya (pelayar tradisional). Pelayar di Pulau Batuatas, tidak begitu paham mengenai kebijakan “poros maritim” namun berharap kebijakan tersebut berdampak pada peningkatan ekonominya.

Sebenarnya, secara tradisional pelayar Pulau Batuatas di Buton Selatan sudah sejak lama melakukan peran-peran sebagai moda transportasi antar pulau. Pergerakan mereka dengan menggunakan perahu sebagai aktifitas perekonomian adalah operasional kebijakan Poros Maritim Indonesia secara tradisional. Kondisi pulau sebagai pemukiman mereka yang jauh dari aktifitas di wilayah lain khususnya di perkotaan. Oleh sebab itu, pilihan berlayar sebagai strategi dalam memenuhi kebutuhan mereka menjadi pilihan utama atau kebudayaannya.

Selama ini negara mengabaikan peran-peran pelayar tradisional dan belum mengapresiasi aktifitas tersebut. Mulai dari pemodal (perahu), jalur pelayaran (konektivitas jaringan nusantara), masalah lintas negara, dan saat ini kelangkaan mendapatkan sumberdaya (bahan baku seperti kayu dan sebagainya) untuk pengadaan atau pembuatan perahu/kapal baru. Tambahan pula, infrastruktur di pulau-pulau yang disinggahi untuk aktifitas perdagangan hampir seluruhnya masih sangat terbatas karena belum mendapat perhatian penuh dari pemerintah. Namun bagi pelayar, ini sudah hal yang biasa meskipun dalam aktifitas produksi secara ekonomi membutuhkan waktu dan tenaga yang cukup ekstra.

Oleh sebab itu, harapan para pelayar tradisional di pulau-pulau semoga pembangunan infrastruktur (pelabuhan serta penunjang lainnya) sebagai bagian dari kebijakan Poros Maritim Indonesia tidak hanya pada wilayah kota-kota besar tetapi juga pada wilayah pulau-pulau terdepan sehingga menunjang aktifitas pelayaran yang telah mereka lakoni selama ini. Terlebih lagi, apabila negara hadir sebagai implementasi kebijakan Poros Maritim Indonesia dalam menyelesaikan sejumlah masalah-masalah yang dihadapi dan menguatkan kelembagaan lokal yang sudah menopang aktifitas pelayaran tradisional selama ini.

Penutup

Mengapa mereka mau hidup di pulau yang jauh terisolasi? Bagaimana mereka bertahan sebagai pelayar ditengah gempuran modernisasi? Dan apa harapan terhadap kebijakan Poros Maritim Indonesia bagi masyarakat Pulau Batuatas di Buton? Tampaknya, kondisi alam tidak mematikan kreasi kebudayaan. Justru, dengan potensi pikir yang dimiliki, mereka membaca dan mengelolah alam bagi kepentingannya. Dalam konteks ini, alam dan manusia memiliki kaitan fungsional, sehingga menjadi pelayar adalah sebuah tradisi guna terciptanya harmoni antara keduanya.

Bagi masyarakat Pulau Batuatas di Buton Selatan, alam memiliki sistem teratur yang sudah ada sejak lama. Karena itu manusia harus memahami kondisi ini, bila ingin tetap bertahan, agar hidup bersama alam. Keterbatasan sumberdaya darat, karenanya mereka mengembangkan adaptasi dengan beorientasi ke laut. Dengan itu, kebudayaan mereka juga disesuaikan/didasari oleh kebutuhan adaptasi itu. Salah satu kebutuhan itu adalah penguasaan pengetahuan, *skill* dan teknologi terkait dengan maritim, dalam hal ini aktifitas pelayaran guna melanjutkan sebuah tradisi yang sudah berlangsung lama.

Aktivitas pelayaran dengan jalur pelayaran (jaringan pelayaran antar pulau) masyarakat Buton yang ditopang oleh nilai budaya maritim yang sudah ratusan tahun berlangsung sebagai sebuah kebudayaan masyarakat Buton. Nilai ini tersimpul dalam satu ikatan kata dan tindakan dari semua unsur/pihak yang terlibat dalam suatu usaha yang

berkelanjutan. Dalam hal ini, hasil tidak hanya pada keuntungan, tetapi juga kerugian yang timbul dari usaha itu. Dengan berlandaskan nilai ini, masyarakat Buton di pulau-pulau kecil dapat mempertahankan tradisi pelayarannya sejak ribuan tahun silam, demikian pula masa depannya. Semoga kebijakan Poros Maritim Indonesia yang dicanangkan oleh pemerintah sekarang semakin menguatkan tradisi pelayaran menjadi tatanan hidup dan menciptakan keteraturan hidup bagi masyarakat Buton sebagai pewaris kebudayaan maritim di Indonesia.

Dengan memberi ruang kebudayaan para pelayar tradisional di pulau-pulau terdepan, maka inilah hakikat pembangunan poros maritim Indonesia. Karena orientasi pembangunan yang dilakukan adalah dengan mengoptimalkan posisi strategis geo-ekonomi dan politik Indonesia untuk menjadi salah satu sentral dari dinamika kehidupan global. Isinya tentu visi-misi dan langkah-langkah strategis untuk: *Pertama*, menciptakan Indonesia sebagai negara dan wilayah yang konduktif untuk menjadi poros relasi dunia, dan *kedua*, memfasilitasi sekaligus memanfaatkan terwujudnya satu center ‘*international connections*’ yang berporos di Indonesia.

Daftar Pustaka

- Abu Hamid. (1994). *Pasompe*. Ujung Pandang: Lepas Universitas Hasanuddin
- Adhuri, Dedi Supriadi. (2015). *(Re)Vitalitasasi Budaya Bahari Sebagai Fondasi Pengembangan Poros Maritim*. Materi Kuliah Umum Program Pascasarjana Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin, Aula Prof Syukur Abdullah FISIP Unhas tanggal 27 oktober 2015.
- Ammarell, Gene. (2008). *Navigasi Bugis*. Makassar: Hasanuddin University Press
- Chauvel, RH. (1990). *Nationalists, Soldiers and Separatists: The Ambonese Islands from Colonialism to Revolt, 1880-1950*. Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-en Volkenkunde; 143. Leiden: KITLV Press.
- Fox, J James. (2000). *Maritime Communities in the Timor and Arafuru Region: Some*

Historical and Anthropological Perspectives. Canberra: ANU Press

- Hamid, Abd Rahman. (2011). *Orang Buton: Suku bangsa bahari Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Horridge, Adrian. (1986). *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
- La Malihu. (1998). “Buton dan Tradisi Maritim: Kajian Sejarah tentang Pelayaran Tradisional di Buton Timur (1957-1995)”. *Tesis Magister* belum diterbitkan. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Lapian, AB. (2009). *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Poelinggomang, Edward. (2002). *Makassar Abad XIX. Studi Tentang Kebijakan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Indonesia Populer.
- Southon, Michael. (1995). *The Navel of the Perahu: Meaning and Value in the Maritime Trading Economic of A Butonese Village*. Canberra: Australian National University.
- Tahara, Tasrifin. (2014). *Melawan Stereotip: Etnografi, Reproduksi Identitas, Dinamika Masyarakat Katobengke Buton yang Terabaikan*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Tahara, Tasrifin, dkk. (2015). *Sabangka Asarope; Tradisi Pelayaran di Wakatobi*, Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Kemedikbud RI.
- Winn, Phillip. (2008) Butonese in the Banda Islands: Departure, Mobility, and Identification, in *Horizon of Home: Nation, Gender, and Migrancy in island Southeast Asia*, Edited by Penelope Graham, Monash Asia Institute, Clayton.
- Zuhdi, Susanto. (1999). *Labu Rope Labu Wana: Sejarah Butun Abad XVII-XVIII*. Disertasi Program Doktor Ilmu Sejarah Pascasarjana FIB Universitas Indonesia, Depok.
- Zuhdi, Susanto. (2002). ”Jejak Orang Buton dalam Sejarah Maritim Indonesia”. *Makalah Seminar Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim Indonesia*, Kampus UI Depok- Jakarta, 6 Juni 2002.

