

Pelaut Ulung Perahu Pinisi Nusantara: Perekat Ekonomi Bangsa dan Pelestari Lingkungan Hidup

Eymal B. Demmaliano¹
(Universitas Hasanuddin)

Pendahuluan

Lahirnya Undang-Undang No.22 Tahun 2000 tentang Otonomi Daerah memberi peluang bagi pengkajian kembali institusi ekonomi lokal yang pernah jaya dan potensial untuk ditumbuh-kembangkan pada masa datang. Salah satu institusi ekonomi lokal khas Bugis-Makassar adalah *Perahu Pinisi Nusantara* yang telah terbukti kehandalannya, tidak hanya dalam pelayaran nusantara tetapi juga pada pelayaran manca negara (ke Malaysia, Singapura, Madagaskar, Jepang, dsb.). Berbicara tentang Perahu Pinisi Nusantara ada dua hal yang sering menjadi fokus perhatian. Pertama adalah soal *kehandalan teknologi pembuatan perahunya* dan Kedua adalah soal *kehandalan teknologi navigasi tradisionalnya*. Pada pembahasan ini akan dibatasi pada soal teknologi navigasi tradisional dan perannya dalam pencatutan ekonomi nasional serta kedekatan dan integritasnya dengan lingkungan hidup.

Peran dalam pencatutan ekonomi nasional

Sekurang-kurangnya ada tiga fase dalam sejarah kebaharian yang perlu mendapat perhatian dalam kaitannya dengan pencatutan ekonomi nasional, yaitu pada fase sebelum tahun 1960, fase pada tahun 1960-1979, dan fase setelah tahun 1979 hingga sekarang (Demmallino, 1993).

Fase sebelum tahun 1960 sesungguhnya merupakan fase awal atau fase perintisan jalur-jalur transportasi laut bagi perahu pinisi nusantara, dimulai dari route terdekat (Bira-Bali-Bugis; Bone, Palopo dan Wajo) dengan sistem bongkar muat barter *hasil-hasil bumi (pertanian)*. Selanjutnya, bahkan telah ada yang berani menyelundup ke Malaysia dan Singapura. Route-route pelayaran ini dijalani khususnya pada musim timur (April-Oktober).

Sesungguhnya jauh sebelum tahun 1960-an (tepatnya pada sebelum tahun 1930) telah tercipta jalur-jalur perdagangan laut khususnya di Kawasan Timur Indonesia (KTI) di bawah pengaruh kekuasaan Gowa pada abad XVII. Sejak saat itu pelaut-pelaut Bugis Makassar (non Pinisi) telah menguasai perdagangan antarpulau di KTI, mulai dari Bandar Somba Opu (Makassar) menuju Bandar Selayar (Kabupaten Selayar), Bira (Kabupaten Bulukumba) hingga ke Bandar Maluku kemudian kembali ke Bandar Somba Opu (Tosibo, 1984). Hal ini terutama dijalani pada musim barat (Nopember-Maret).

Seiring dengan sentralisasi politik, ekonomi dan industri yang terpusat di Pulau Jawa, tepatnya setelah perebutan kemerdekaan (fase 1960-1979), perhatian para pelaut ulung pinisi nusantara terkonsentrasi pada jalur-jalur transportasi antarpulau dari dan menuju Bandar (Kota Pelabuhan) Jakarta (Batavia) dan sekitarnya. Dalam perkembangannya terkenal empat bandar terbesar (tempat muat hasil-hasil industri), yakni : *Jakarta, Cirebon, Semarang, dan Surabaya*, serta sembilan bandar lainnya (tempat muat hasil-hasil pertanian, kehutanan dan bahan baku industri), yakni : *Pemangkat, Pontianak, Banjarmasin, Palangkaraya, Balikpapan, Samarinda, Jambi, Palembang, dan Belitung*. Hasil-hasil pertanian, kehutanan, dan bahan-baku tersebut diangkut ataupun diperdagangkan dari ke sembilan bandar tersebut menuju keempat bandar terbesar (terutama Jakarta dan Surabaya). Sebaliknya hasil-hasil industri diangkut atau pun diperdagangkan dari keempat bandar terbesar termaksud menuju ke sembilan bandar lainnya. Pengangkutan ataupun perdagangan antar pulau ini tercipta secara terus-menerus selama musim timur berlangsung. Dengan demikian perkembangan ekonomi nasional yang terpusat di Kota Jakarta dan sekitarnya tidak luput dari peran ekonomi perahu pinisi nusantara atau Pelaut Bugis-Makassar pada khususnya.

Memasuki fase ketiga (1979-sekarang), akibat pengaruh *kapitalisme* yang terkenal dengan istilah *revolusi biru (motorisasi)*, dalam waktu singkat jalur-jalur perdagangan antarpulau tampak semakin melebar menuju ke Pulau Sumatera (Pekanbaru) dan Kawasan Timur Indonesia, disamping itu frekuensi perdagangan antar pulau pun juga meningkat tajam-seiring dengan perkembangan dan pertambahan jumlah perahu- dan berlangsung sepanjang tahun. Sepintas hal ini mencerminkan suatu kemajuan di bidang ekonomi kebaharian yang sangat pesat. Di Bandar Jakarta, Surabaya, Semarang dan Cirebon, tampil kapitalis-

¹ Demmalliano, 1993. "Sistem Pengetahuan Lokal Bugis Makassar Konjo Mengenai Kebaharian: Studi Kasus Pelaut Ulung Perahu Pinisi Nusantara". Sponsor The Toyota Foundation Japan bekerjasama dengan YIIS Jakarta.

kapitalis keturunan Cina yang berperan sebagai *Toke*: pedagang antar pulau yang menyediakan barang-barang hasil industri untuk ditransfer ke bandar-bandar yang berada di luar Pulau Jawa. Sebaliknya di bandar-bandar luar Pulau Jawa seperti di Pulau Kalimantan tampil pengusaha-pengusaha hutan (HPH) yang menyediakan bahan baku industri untuk ditransfer ke Pulau Jawa.

Seperti halnya dengan *ciri kapitalisme* di bidang ekonomi lainnya, *sistem ekonomi sentralistis* kerap kali lebih banyak menguntungkan para kapitalis. Pada masa itu para pelaut tidak memiliki kesiapan dan kemampuan sumber daya finansial yang cukup untuk ikut bermain dalam perdagangan yang bercirikan kapitalisme (padat modal). Karena itu dibalik kemajuan kebaharian ini justru yang terjadi adalah *kemunduran* bagi pelaut ulung perahu pinisi nusantara. Kemunduran itu berawal dari peralihan sumber penggerak perahu dari *sumber energi alam* (angin, ombak dan arus) ke *sumber energi mesin* atau dari "*layarisasi*" ke "*motorisasi*". Sejak masuknya motorisasi, para pelaut pinisi nusantara tidak lagi berperan sebagai *pedagang antar pulau*, tetapi lebih berperan sebagai *penyedia jasa transportasi antar pulau*, yang berarti status penguasaan ekonomi (pasar) sudah tidak memiliki arti penting bagi mereka. *Sistem penguasaan pasar* telah berada di tangan para kapitalis. Bukan hanya, bahkan budaya kebaharian mereka, seperti: *kelembagaan lokal* (hubungan sosial-ekonomi antara pemilik perahu, nahkoda, dan awak perahu), *aturan-aturan kebaharian*, *sistem pengetahuan lokal dalam melayarkan perahu*, *termasuk harapan-harapan ekonomi mereka*, dsb. *Semuanya secara perlahan-lahan musnah atau terabaikan dengan hadirnya motorisasi*. Dengan kata lain pendapatan ataupun kesejahteraan para pelaut pinisi nusantara sebelum masuknya motorisasi adalah jauh lebih baik atau lebih menguntungkan.

Dalam konteks pengembangan kelembagaan lokal (budaya lokal) sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-Undang No.22 tentang Otonomi Daerah, maka dalam upaya membangkitkan kembali budaya kebaharian di Sulawesi Selatan, terhadapnya diperlukan "*rekayasa sosial dan rekayasa teknologi*" dalam pengertian yang luas – bukan sekedar alih teknologi. Mengacu pada pengertian modernisasi yang dikemukakan oleh Ramos (1985), bahwa modernisasi tidak terdapat di mana-mana atau dengan kata lain harus tumbuh dari dalam budaya masyarakat dan harus memberi konsekuensi peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat yang bersangkutan, maka dalam upaya menumbuh-kembangkan budaya kebaharian terlebih dahulu harus disimak *esensi kebaharian lokal termasuk prospeknya di masa mendatang*. Esensi kebaharian lokal yang dimaksud di sini adalah apa yang disebut *Sistem Pengetahuan Lokal mengenai Kebaharian*, baik itu terhadap teknik pembuatan perahu maupun terhadap teknik pelayarannya. Esensi kebaharian ini merupakan aset bangsa yang harus terpelihara melalui pembangunan.

Sistem pengetahuan lokal kebaharian dan kedekatannya dengan alam

Sistem pengetahuan lokal (Chambers, 1986), pengetahuan *indigenous* (Warren, 1989; Thrupp, 1989; Compton, 1989; Ali, 1999), pengetahuan asal mula jadi (Radi, 1999), pengetahuan tradisional (Swift, 1979; Norgaard, 1984), dan sebagainya, apapun namanya adalah pengetahuan yang dikembangkan melalui pengalaman (*experimental learning*) tentang suatu realita tertentu. Prosesnya melalui pengamatan dan percobaan dalam rentang waktu yang cukup panjang dan karenanya perkembangan tidak secepat dengan perkembangan pengetahuan modern.

Sistem pengetahuan lokal memandang bahwa *manusia (mikrokosmos)* dengan *alam (makrokosmos)* memiliki hubungan yang *harmonis*, suatu paham yang didasarkan pada *perspektif heterogenitas* (keanekaragaman). Karena itu dalam sistem pengetahuan lokal tidak dikenal kebenaran tunggal, tetapi hanya kebenaran *relatif* dan *kontekstual*. Kebenaran hanya dapat diperoleh melalui *pendekatan holistik*, suatu pendekatan yang menghargai keanekaragaman (Saleh Ali, 2000).

Dalam konteks hubungan antara manusia dengan alam terdapat '*hubungan fungsional*' tetapi tidak dalam arti *eksploitasi* melainkan *pemanfaatan* yang terjalin secara harmoni antara manusia dengan alam. Karena itu manusia dalam menjaga hubungannya dengan alam, ia terus-menerus belajar melalui pengamatan dan percobaan-percobaan dalam menjalankan sistem sosial ekonomi mereka. Dalam konteks sistem pengetahuan lokal kebaharian atau yang lebih dikenal dengan *teknologi navigasi tradisional*, manusia sebagai pengendali perahu menempatkan dirinya pada *posisi sentral* dalam *lingkaran penjuru mata angin* (utara – selatan dan timur- barat) pada setiap kali hendak mengendalikan perahu. Suatu hubungan pemanfaatan yang dijalin secara harmoni antara manusia (mikrokosmos) dengan alam (makrokosmos). Alam (makrokosmos) menyediakan *sistem informasi (simbolisasi)*, seperti bintang, bulan, matahari, kilat, arus, ombak, warna air laut, dan bau laut (anyir) ataupun darat (harum seperti buah), yang kesemuanya masing-masing memiliki makna dan peranan penting dalam mengendalikan perahu.

Sebaliknya pada perahu pinisi nusantara (mikrokosmos), setiap unsur atau bagian dari perahu memiliki fungsi tersendiri yang saling komplementer satu sama lain. Layar depan berfungsi mengarahkan perahu, layar tengah berfungsi sebagai penggerak utama, layar atas berfungsi sebagai pendukung, dan layar belakang berfungsi untuk mempercepat proses pembelokan perahu. Tentu seluruhnya secara komplementer berfungsi melajukan perahu. Begitu pula perangkat perahu lainnya seperti tali-temali, kemudi, tiang, dsb. Semuanya memiliki fungsi spesifik yang tidak dapat dilepaskan dari fungsi perangkat perahu lainnya.

Karena itu hubungan *interkoneksi* antara sistem informasi alam (makrokosmos) di satu pihak dengan

perangkat perahu pinisi (mikrokosmos) di pihak lain menjadikan para pelaut ulung perahu pinisi nusantara dapat *mengendalikan laju perahunya* ke pulau tujuan yang dikehendaknya. Untuk itu *tidak serta merta percepatan laju perahu harus dilakukan atau diganti dengan motorisasi*. Disamping itu kekuatan konstruksi perahu sangat berbeda jauh dengan kekuatan konstruksi kapal khususnya yang terbuat dari plat besi. Getaran mesin tidak berpengaruh pada kekuatan konstruksi kapal, sebaliknya pada perahu, getaran mesin justru dapat berakibat fatal pada kekuatan konstruksinya perahu. Konstruksi perahu menjadi goyah atau retak dan pada akhirnya dapat menimbulkan kebocoran. Begitu pula semakin besar tonase perahu (300-500 ton) semakin tidak kuat menahan getaran mesin. Hal inilah yang menyebabkan umur (masa pakai). Perahu Layar Motor (PLM) ataupun Kapal Motor (KM) yang bahan dasarnya terbuat dari kayu hanya berkisar 10 tahun. Sedangkan perahu pinisi nusantara umumnya masa pakainya berkisar antara 20-30 tahun.

Prospek 'Perahu Pinisi Nusantara'

Di penghujung abad XX tercatat sekurang-kurangnya tiga kali peristiwa dalam sejarah kebaharian yang mempertunjukkan kebolehan dan kehandalan perahu pinisi nusantara mengarungi lautan samudera, diantaranya : (1) peristiwa pelayaran *Perahu Pinisi Nusantara* ke Vancouver Kanada (1986) dengan tujuan promosi budaya; (2) peristiwa pelayaran *Perahu Pinisi Amma Gappa* ke Madagaskar (1991) dengan tujuan selain untuk membuktikan kehandalan perahu pinisi juga sekaligus untuk membuktikan adanya mobilitas geografis warga Bugis-Makassar beberapa tahun silam; dan (3) peristiwa pelayaran *Perahu Pinisi Damar Sagara* ke Jepang (1992) yang disamping untuk membuktikan kehandalan perahu pinisi juga sekaligus sebagai bagian dari promosi budaya. Dengan demikian perahu pinisi nusantara *memiliki prospek ekonomi dalam percaturan budaya internasional*. Disamping itu di bidang *ekowisata bahari* di Sulawesi Selatan, seperti di Pulau Takabonerate Kabupaten Selayar memiliki keindahan dan keunikan terumbu karang, Pulau Tanakeke Kabupaten Takalar yang memiliki keindahan dan keunikan hutan mangrove, dan pulau-pulau lainnya yang potensial untuk pengembangan ekowisata bahari berpeluang bagi pengembangan transportasi tradisional perahu pinisi. Hanya saja hingga sekarang prospek ini belum tersentuh atau sama sekali belum terlihat intervensi pemerintah ke arah itu.

Prospek lainnya adalah di bidang *perdagangan antar pulau, jasa transportasi, dan nelayan laut lepas*. Di bidang perdagangan antar pulau dan jasa transportasi tradisional masih memiliki peluang untuk ditumbuh-kembangkan guna mengangkat harga hasil-hasil pertanian dan industri dari daerah produsen ke daerah konsumen. Hanya saja terhadap bidang ini diperlukan kebijakan yang secara khusus mengatur jenis barang-barang mana yang harus diangkut dengan

menggunakan jasa transportasi modern. Termasuk didalamnya jaminan asuransi terhadap barang-barang yang dimuat atau diperdagangkan melalui jasa transportasi tradisional. Berikut, di bidang perikanan laut lepas hingga sekarang belum terjamah oleh nelayan-nelayan tradisional kita. Hal ini terutama disebabkan perangkat perahu dan teknologi penangkapan mereka yang tidak mampu beroperasi di laut lepas, akibatnya potensi perikanan kita di laut lepas banyak dicuri oleh oknum negara tetangga.

Penutup

Berdasarkan potensi dan prospek budaya kebaharian tersebut di atas, maka dalam rangka menumbuh-kembangkan budaya lokal kebaharian menuntut pemikiran konseptual yang memiliki arti yang luas. Dalam kaitan ini disamping konsep *modernisasi* (Ramos, 1985) yang menekankan pada pijakan budaya dan konsekuensi positif bagi pemilik budaya lokal yang bersangkutan, konsep *Sustainable Livelihood (penghidupan yang berkelanjutan)* (Tania Li, 2000) merupakan konsep yang 'pas' sebagai arah kebijakan dalam menumbuh-kembangkan budaya kebaharian. Konsep ini menekankan pada peningkatan kualitas kehidupan secara keseluruhan dan berkelanjutan melalui peningkatan kesejahteraan seirama dengan peningkatan kualitas lingkungan. Dalam konsep ini pembangunan tidak hanya diukur dengan peningkatan income tetapi juga termasuk di dalamnya keterlibatan/keikutsertaan (partisipasi) dan perwujudan identitas diri atas potensi-potensi budaya yang dimiliki.

Misalnya terhadap prospek promosi budaya dan ekowisata bahari, maka *back to culture (kembali ke budaya pinisi)* merupakan pilihan yang tepat dalam rangka mendukung promosi budaya internasional dan ekowisata bahari. Sedangkan terhadap jasa transportasi, perdagangan antar pulau dan nelayan lepas pantai, model-model kombinasi (Perahu Pinisi Motor atau Perahu Lambo Pinisi Motor) dengan catatan motor hanya sebagai tenaga cadangan penggerak laju perahu, merupakan pilihan yang tepat untuk mengefisienkan biaya tinggi dan sekaligus mengurangi polusi udara dan limbah cair di laut. Selain itu tak kalah pentingnya peran pemerintah dalam mengatur perdagangan antar pulau, penyediaan kredit perbankan, dan jaminan asuransi terhadap barang muatan, termasuk pelaut yang bersangkutan perlu mendapatkan perhatian serius.

Kepustakaan

- Ali, Saleh M.
2000 *Pengetahuan Lokal dan Pembangunan Pertanian Berkelanjutan : Perspektif dari Kaum Marjinal*. Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap pada Fakultas Pertanian dan Kehutanan Unhas.

- Cernea, Michael M (eds)
1988 *Mengutamakan Manusia dalam Pembangunan*. Jakarta : UI-Press.
- Chamber, Robert
1987 *Pembangunan Desa Mulai dari Belakang*. Jakarta: LP3ES.
- Demmallino, Eymal B.
1993 *Sistem Pengetahuan Lokal Bugis Makassar Konjo Mengenai Kebaharian (Pa'lopian): Studi Kasus Pelaut Ulung Perahu Pinisi Tanjung Bira Kec. Bontobahari Kab. Bulukumba Sulawesi Selatan*. Sponsor : The Toyota Foundation Japan.
- Edwin, Norman
1991 'Memahami Kearifan Tradisional Perahu Pinisi', *Kompas*, 26 Desember
- Erler, Brigitte
1989 *Bantuan Mematikan*. Jakarta: LP3ES.
- Etzioni, Amitai
1992 *Dimensi Moral Menuju Ilmu Ekonomi Baru*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Hamid, Abu
1990 *Melestarikan Kebaharian Masyarakat Sulawesi-Selatan (Suatu Tinjauan Antropologi Sosial)*. Makassar: Lontara-Unhas.
- Spilett, Piter
1988 *Dari Impian ke Kenyataan: Pelayaran Masyarakat Makassar ke Tanah Maregge-Australia Utara*. Kerjasama Darwin N.T. Australia-Unhas Makassar.
- Tania Li
2000 *Sustainable Livelihood*. Makalah dalam ceramah di PSL-Unhas.
- Thosibo, Anwar
1980 *Pelayaran Orang Bugis-Makassar Abad XVII*. Skripsi Sarjana Muda. Yogyakarta : UGM.