

# PEMBENTUKAN JARINGAN EKONOMI PELABUHAN MAKASAR AWAL ABAD KE-19

**Huddy Husin**

Program Studi Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Pendidikan dan Pengetahuan Sosial  
Universitas Indraprasta PGRI  
Email : hudi0212@gmail.com

***Abstract :** The development of community wick living in maritime, with socio-economic activity can not be separated from the existence of local potential, it is manifested from the ability to organizing the existence of communities along coast of Makassar. It will be more visible when the coastal communities to respond the local and international shipping network. Besides the dynamic economic activities along the coast of South Sulawesi is inseparable from the existence of social structures, and becoming basic building of socio-economic activities, further the socio-structures become a key to driving ann moving the maritime history, especially in around the coast of South Sulawesi.*

*Keyword : Economic Network, Port of Makassar*

**Abstrak :** Perkembangan kehidupan pada masyarakat maritime, beserta dengan aktivitas soail-ekonominya tidak dapat dipisahkan dari keberadaan potensi lokal, yang termanifestasi dalam kemampuan masyarakat disepanjang pesisir pantai Makasar mengorganisasikan keberadaannya. Hal tersebut akan semakin tampak ketika kelompok masyarakat pesisir tersebut memberikan respon terhadap jaringan pelayaran lokal maupun internasional. Selain itu dinamisasi aktivitas ekonomi disepanjang pesisir pantai Sulawesi Selatan tidak terlepas dari keberadaan struktur sosial yang menjadi bangunan penyangga aktivitas sosial-ekonomi yang berjalan, dimana kemudian sruktur-sturktur sosial tersebutlah yang menjadi motor utama dalam menggerakkan sejarah maritim, khususnya disekitar pesisir pantai Sulawesi Selatan.

Keyword : Jaringan Ekonomi, Pelabuhan Makasar

## PENDAHULUAN

Ilmu sejarah memiliki tugas untuk mengungkap berbagai peristiwa yang berkaitan dengan apa yang dilakukan oleh manusia dalam satu spasial dan rentang waktu. Upaya atas pengungkapan masa lampau yang dilakukan oleh manusia, dapat dilihat dari perkembangan bentuk-bentuk penulisan sejarah yang semakin beragam dalam tema-tema *historiografi* saat ini. Pada awalnya, ilmu sejarah memulainya dari penulisan-penulisan yang bersifat narasi besar hingga individu-individu yang dianggap berperan besar dalam menggerakkan roda peradaban. Saat ini perkembangan ilmu sejarah tidak hanya

lagi berkutat dan terjebak kepada hal-hal besar seperti diatas, akan tetapi juga telah menaruh minat kepada bagaimana aspek-aspek lain yang dilupakan, seperti kehidupan petani di desa, kelompok buruh di kota besar, peranan kelompok wanita dan lain sebagainya. Jenis varian dari ilmu sejarah yang menaruh minat terhadap hal-hal yang dianggap kecil dan terlupakan itu, dikenal sebagai sejarah non-naratif, dan jenis ilmu sejarah ini dikembangkan dan direalisasikan oleh para sejarahwan yang beraliran strukturalis.

Ilmu sejarah yang dikembangkan oleh Sartono Kartodirjo ini bukan lagi jenis ilmu sejarah yang hanya membutuhkan kemampuan eksplorasi sumber dan

ketelitian dalam menyusun peristiwa semata, akan tetapi juga membutuhkan kemampuan ekstra dari para peminatnya. Kemampuan ekstra yang dimaksud disini adalah bagaimana seorang sejarawan juga dituntut untuk mampu menguasai cabang-cabang ilmu sosial lainnya seperti sosiologi, antropologi, psikologi dan lain sebagainya. Hasil yang diraih dari penulisan sejarah, dengan menggunakan bantuan ilmu sosial lainnya itu, membuah jenis penulisan sejarah yaitu dari sejarah deskriptif-naratif menuju deskriptif-analitis. Penjelasan sejarah yang bersifat analitis ini tidak lagi membuat sejarah hanya terfokus kepada satu peristiwa, maupun satu sosok individu, akan tetapi juga membuka segi-segi lain dalam banyaknya kategorisasi atau kelompok-kelompok sosial. Penelitian ini akan menunjukkan bagaimana sejarah dengan model analitis tersebut, membuka segi-segi lain yang selama ini masih belum masuk kedalam panggung sejarah nasional, khususnya kehidupan sosial masyarakat Indonesia diluar Jawa.

Tema dalam penelitian ini menempatkan kehidupan maritim sebagai fokus dari pembahasannya, hal ini tidak lain agar dapat membuka cakrawala atau wawasan mengenai diskursus kajian sejarah maritim yang selama ini masih belum mendapat perhatian dari para sejarawan (Lapian, 2009 : 1). Kajian sejarah maritim mengenai pembentukan jaringan ekonomi di Makasar pada abad ke-19 ini, berupaya untuk menunjukkan bahwa dinamika perdagangan di sepanjang pesisir pantai Sulawesi Selatan menjadi berkembang pesat bukan dikarenakan oleh kebijakan pemerintah colonial Hindia-Belanda, beserta kekuatan imperialisme ekonomi yang dimilikinya. Perkembangan dan pembentukan jaringan ekonomi di wilayah Makasar, justru telah berkembang pesat jauh sebelum pemerintah kolonial Hindia-Belanda masuk kedalam wilayah Makasar. Hal ini tidak terlepas dari bagaimana potensi lokal, yang termanifestasi dalam kemampuan masyarakat disepanjang pesisir

pantai Makasar mengorganisasikan keberadaannya, dimana kemudian semakin tampak ketika memberikan respon terhadap jaringan pelayaran lokal maupun internasional. Dinamisnya aktivitas sosial-ekonomi di Makasar juga bukan disebabkan oleh kebijakan pemerintah kolonial Hindia-Belanda untuk membuka jalur pelayaran perdagangan di kawasan timur Hindia-Belanda (dengan keberadaan KPM), akan tetapi dinamisasi aktivitas ekonomi disepanjang pesisir pantai Sulawesi Selatan tidak terlepas dari keberadaan para pedagang perantara dan perahu layar pribumi.

Pola pembentukan masyarakat pesisir pantai di wilayah Makasar inilah yang semakin menarik untuk dikaji lebih mendalam, karena pola pembentukannya sama sekali berbeda dengan pola pembentukan dan penyusunan masyarakat pedalaman (*hinterland*). Jikalau masyarakat pedalaman (*hinterland*) terorganisasi dengan struktur yang patronclient dengan para pemilik tanah (raja) atau *landlord*, maka tidak demikian dengan masyarakat pantai yang terintegrasi dengan jalur perdagangan. Masyarakat dipesisir pantai (pelabuhan) sangat bergantung kepada keberadaan seorang syahbandar. Syahbandar adalah sebuah pelembagaan sosial yang memiliki peran penting pada setiap masyarakat yang berada dipesisir pantai, khususnya yang memiliki pelabuhan perdagangan, karena syahbandar yang mengurus keperluan aktivitas perdagangan di pelabuhan, mengawasi perdagangan dan menengahi jika terjadi ketidak sesuaian dalam transaksi perdagangan (Lapian, 2008: 103).

Selain pola penyusunan mengenai tata formasi sosial yang berbeda dengan masyarakat pedalaman, masyarakat dipesisir pantai Makasar juga memiliki potensi lain untuk menumbuh kembangkan aktivitas perdagangan mereka, yakni dengan kemampuan mereka membuat kapal tradisional. Jenis-jenis kapal besar dan kecil dalam bentuk *pinisi* dan *lambo*, dibuat oleh

masyarakat pada tempat-tempat galangan kapal, dengan beragam teknologinya. Industri perkapalan merupakan sumber utama ekspor dari masyarakat dikawasan timur nusantara, kapal dan perahu tersebut dibuat menurut adat-istiadat lokal dengan ciri khas dalam bentuk dan bagian-bagiannya (Matulada dalam Koentjaraningrat, 2004: 273).

### **Kondisi Geografis dan Ekologi Pesisir Makasar**

Makasar dalam konteks etnis dan wilayah berada didalam pulau yang bernama Sulawesi, etnis ini bermukim dan berkembang disepanjang wilayah pesisir barat dan selatan dari pulau Sulawesi bagian selatan. Pemukiman kelompok etnis Makasar ini dikenal dengan nama tanah Makasar, dimana daerahnya meliputi Pangkajene Kepulauan (Kepulauan Pangkep), Maros, Kotamadya Makasar, Gowa, Bantaeng, dan Bulukumba (Poelinggomang, 2002: 15). Etnis ini memegang teguh sebuah konsep yang disebut *ade'* (adat), yang mendasari segenap gagasannya mengenai hubungan baik dengan sesama manusia, dengan pranata sosialnya, maupun dengan alam sekitarnya, bahkan dengan makrokosmos. Konsep mengenai adat tersebut tercermin dalam beberapa sikap dasar yang harus dimiliki oleh setiap individu yakni : kejujuran, kecendikiaan, kepatutan, keteguhan, usaha dan siri' (Rahman Rahim dalam Muhklis Paeni, 2011: 101).

Kerajaan Makasar merupakan nama lain dari Kerajaan Gowa, dan memiliki pelabuhan yang kerap kali disebut sebagai bandar niaga Gowa, sebagai perwujudan dari penggabungan dua pelabuhan kerajaan bersaudara yakni pelabuhan Tallo (Kerajaan Tallo) dan Sombaopu (Kerajaan Gowa) (Poelinggomang, 2002: 15). Makasar tidak hanya memiliki wilayah pantai yang baik, yang mendorong penduduknya untuk memainkan aktivitas ekonominya di wilayah perairan, akan tetapi juga memiliki

potensi daratan yang subur, untuk mengembangkan pertanian yang bagus bagi penduduknya. Kegiatan pertanian para penduduk dapat berkembang karena didukung oleh pengembangan irigasi yang berasal dari sungai Tallo, sungai Jeneberang, sungai Sanrabone dan sungai Kacia (Poelinggomang, 2002: 16).

Berkaitan dengan kehidupan laut dan perairan disekitar pelabuhan Makasar selain menghasilkan produk seperti Teripang, Sirip Ikan Hiu dan Sisik Penyu, juga memiliki beberapa pulau kecil, yang terbentuk menyerupai gugusan pulau yang dikenal dengan nama Kepulauan Spermonde. Gugusan kepulauan ini secara alami merupakan pelindung dan penghalang bagi gelombang laut dan badai angin muson barat. Selat Makasar memiliki perbedaan besar antara waktu pasang dan surut, perbedaan waktu pasang dan surut ini memungkinkan untuk menghambat bertumbuhnya gosong pasir (hasil endapan sungai) yang dapat menghambat pelayaran (Lapian, 2008:100). Keadaan geografis wilayah relief pantai inilah yang kemudian memberikan jaminan keberlanjutan aktivitas ekonomi diwilayah pesisir pantai Makasar, sebagai tempat pelabuhan alam yang baik.

Daerah pesisir pantai yang terwakili oleh kehidupanpelabuhan mengambil posisi sebagai muara dari aktivitas perdagangan di Makasar, maka daerah pedalaman memainkan peran sebagai supporting atas penghasil bahan-bahan produksi pertanian yang akan diperjual-belikan. Hal ini dapat dilihat dari pontesi beberapa daerah dipedalaman Makasar.

Kegiatan perdagangan beras dipesisir pantai, merupakan hasil dari daerah sebelah utara, yakni Maros dan Pangkaje, serta daerah timur yang berasal dari daerah Takalar, Bantaeng dan Bulukumba. Daerah-daerah ini sudah dikenal sebagai daerah lumbung padi Kerajaan Makasar, karena memiliki areal pertanian yang luas dan sistem irigasi yang baik (Poelinggomang, 2002: 37; Matulada dalam

Koentjaraningrat, 2004: 273). Komoditi beras bukanlah satu-satunya barang yang menjadi komoditi perdagangan dari Makasar, Makasar juga memiliki komoditi lain seperti palawija yang ditanam secara bergantian dengan padi di areal persawahan. Selain itu Makasar juga dikenal sebagai penghasil kerajinan tenunan sarung sutera yang berasal dari daerah Mandar dan Wajo.

Salah satu komoditi perdagangan yang dikenal dari Makasar, yang telah dikenal sejak dahulu ialah mengenai perdagangan budak, perdagangan budak di Makasar telah dikenal sejak masa sebelum VOC melakukan monopoli perdagangan di Makasar. Perdagangan budak di Makasar tersuport berkat semakin meluasnya rangkaian ekspansi politik dan militer penguasaan kerajaan makasar yang hingga menyentuh wilayah bagian pesisir tenggara pulau Sulawesi yang dikuasai oleh Kerajaan Buton dan Bone (Rabani, 2010: 41-43). Perdagangan budak yang berasal dari Makasar tidak hanya diekspor ke Batavia, akan tetapi juga ke daerah lain seperti Maluku, yang memberikan implikasi berupa peningkatan jumlah budak yang diimpor oleh Kerajaan Makasar sepanjang tahun 1680-an (Poelinggomang, 2002: 39).

Kehidupan ekonomi masyarakat Makasar yang ditopang oleh potensi hasil laut dan daratan di wilayah pedalaman, memberikan implikasi berupa peningkatan arus perdagangan baik lokal (di antara daerah-daerah di pulau Sulawesi), juga peningkatan aktivitas perdagangan dengan wilayah-wilayah diluar Sulawesi, khususnya jalinan dagang dengan daerah Maluku, Jawa, Kalimantan hingga ke wilayah perdagangan di Selat Malaka. Jalinan relasi antara potensi darat dan laut inilah yang kemudian menjadi semacam supporting sistem bagi Kerajaan Makasar untuk muncul dalam arus utama perdagangan di Nusantara. Hal ini dijelaskan oleh Sartono Kartodirjo sebagai sebuah konsep hubungan yang interdependensi, dimana antara pesisir dan

pedalaman memiliki keterkaitan dan hubungan saling membutuhkan (Kartodirjo, 1992: 116).

### **Jaringan Sosial dan Ekonomi Abad ke-19**

Potensi-potensi lokal beserta pengembangannya yang berada di wilayah Kerajaan Makasar, hingga menuju satu kekuatan besar dalam arena perdagangan di Nusantara, tidak akan pernah terjadi apa bila tidak terjadi pula penorganisasian di dalam masyarakat Makasar yang cukup kuat serta ajeg. Guna memahami bagaimana rangkaian pembentukan formasi sosial masyarakat di Makasar, beberapa kajian dan penelitian mengenai sistem sosial dan kekerabatan pada masyarakat Makasar pernah dituliskan oleh Matulada dan Rahman Arif. Kajian yang dituliskan oleh Matulada menjelaskan bahwa sebelum pemerintah kolonial Belanda berkuasa di Makasar, terdapat tiga lapisan sosial yang mengisi stratifikasi masyarakat Makasar, yakni : (1) *Anakarung* ialah lapisan yang terdiri atas kerabat-kerabat Raja; (2) *To-Maradeka* ialah lapisan orang merdeka yang merupakan sebagian besar dari rakyat Sulawesi Selatan; dan (3) *Ata* ialah lapisan orang budak yang ditangkap dalam peperangan, orang-orang yang tidak dapat membayar hutang dan orang yang melanggar pantangan adat (Matulada dalam Koentjaraningrat, 2004: 276).

Tiga lapisan sosial masyarakat Makasar tersebut, diikat melalui satu sistem adat yang dianggap keramat yang disebut dengan *panngaderreng*. Sistem sosial ini memiliki beberapa unsur yakni : (1) *Ade'* ialah perbuatan yang pantas dilakukan dan kita lakukan, berupa norma-norma yang mengurus mengenai kaidah-kaidah perkawinan, keturuanan, hak dan kewajiban berumah tangga, hingga norma yang mengatur berkaitan dengan hal-hal bernegara; (2) *Bicara* merupakan konsep yang bersangkutan paut dengan peradilan dalam hukum adat; (3) *Rapang*, merupakan

ungkapan atau kiasan mengenai pemeliharaan hubungan sosial; (4) *Wari'*, adalah sebuah anjuran bagaimana setiap orang memperlakukan tatanan atau susunan baik mengenai kekerabatan dengan sesama maupun dengan raja; dan (5) *Sara'* adalah unsur yang mengandung pranata-pranata dan hukum islam, *Sara'* pula yang kemudian menggenapkan keempat unsur lainnya (Matulada dalam Koentjaraningrat, 2004: 277-278; Rahman Rahim dalam Muhklis Paeni, 2011: 118).

Berkaitan dengan kehidupan disepanjang pesisir pantai, khususnya di wilayah pelabuhan Makasar, tiga lapisan sosial masyarakat yang telah disebutkan sebelumnya, juga dapat ditemukan di dalam wilayah pelabuhan. Ketiga golongan sosial tersebut merupakan subjek aktif yang turut pula menggerakkan sendi-sendi ekonomi pelabuhan Makasar, selain suku bangsa lain yang juga hidup dan bermukim diwilayah Makasar. Secara umum diwilayah pelabuhan, bentuk atau pola pengorganisasian masyarakat tersusun atas Tumenggung, Syahbandar dan Laksamana (Lapian, 2008: 104). Pola atau susunan ini kerap kali dapat dijumpai pada setiap masyarakat yang memiliki *landscape* kehidupan maritim yang sudah maju, tidak hanya di pada masyarakat Makasar, hal ini juga ditemui pada kehidupan masyarakat pelabuhan di Banten, di bandar perdagangan Malaka, Demak di Jawa dan lain-lainnya. Pada prinsipnya tugas dan fungsi mengenai tiga kelompok tersebut memiliki kesamaan, akan tetapi dalam kehidupan pelabuhan di Makasar, dikenal dengan *tumailalang* (patih/ tumenggung), *sahbanara* (syahbandar) dan *tumakkajanangngang* (pemimpin urusan perlengkapan perang) (Poelinggomang, 2002: 104).

Dalam aktivitas kehidupan ekonomi sehari-hari, peran dari seorang *sahbanara* memiliki peran yang cukup penting dalam menjalankan roda ekonomi di wilayah pelabuhan. Sahbanara tidak hanya menjadi fasilitator dan penengah bagi setiap

transaksi perdagangan, akan tetapi ia juga yang menjadi penyambung utama bagi perwakilan kerajaan dengan para pedagang-pedagang asing yang akan terlibat dalam aktivitas perdagangan di wilayah pelabuhan. Syahbanar pula yang merekomendasikan kepada *tumailalang* agar perwakilan dagang VOC dan para pedagang asing lainnya dapat bertemu dengan Raja dan membuka pemukiman disekitar wilayah pelabuhan (Poelinggomang, 2002: 104-105).

### **Penutup : Gambaran Umum Aktivitas Perdagangan**

Intensitas perdagangan antara pelabuhan Makasar dengan para pedagang dari luar Sulawesi sangat tergantung pada alam, artinya kemana arah angin berhembus sangat mempengaruhi intensitas perdagangan di wilayah pelabuhan Makasar. Perdagangan dengan menggunakan perahu layar besar dengan memiliki kemampuan kapital yang besar, dengan keadaan demikian akan sangat dipengaruhi oleh keadaan alam. Sementara perdagangan dengan muatan kapal dan kapital yang besar, terhalang oleh faktor alam yang membuat intensitasnya keberadaannya tidak selalu hadir setiap hari dalam aktivitas ekonomi di pelabuhan, maka aktivitas ekonomi pelabuhan pada saat-saat tersebut dipenuhi atau diisi oleh kehadiran para pedagang perantara atau pedagang lokal yang membawa barang-barang hasil produksi dari daerah pedalaman menuju daerah pesisir pelabuhan, dan begitu pula sebaliknya hasil dari produksi maupun perdagangan dari wilayah pesisir, dibawa oleh pedagang perantara dan lokal menuju daerah pedalaman (Trisulistiono, 1994: 14).

Aktivitas ekonomi yang dilakukan oleh para pedagang perantara lokal dan pedagang Nusantara lainnya yang berasal dari luar Sulawesi, tetap berlangsung hingga saat masuk dan berkuasanya VOC dan kemudian pemerintahan kolonial

Belanda diwilayah Kerajaan Makasar, melalui perjanjian Bungaya I (*Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 76 Tahun 1865, ANRI; Rabani, 2010: 41). Berkaitan dengan aktivitas perdagangan yang dilakukan oleh pedagang yang berasal dari luar Sulawesi, terjadi beberapa perubahan penting pada saat pemerintah kolonial Belanda berkuasa di Makasar, yakni dengan mewajibkan para pelayar dan pedagang tersebut harus memiliki kartu izin berlayar (*jaarpas*). Peraturan tersebut berlaku secara umum untuk seluruh jenis kapal layar yang memiliki motif untuk berniaga di seluruh pelabuhan yang dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda (*Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 700-704 Tahun 1936, ANRI; Rabani, 2010: 37).

Hal tersebut dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda untuk dapat mencatat aktivitas perdagangan dan mengambil keuntungan dari proses perniagaan yang dilakukan diseluruh pelabuhan yang dikuasainya, termasuk pelabuhan Makasar (*Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 107 Tahun 1886, ANRI). Meskipun demikian pemberlakuan peraturan yang dijalankan oleh pemerintah kolonial Belanda, tidak menghambat arus perdagangan di Nusantara, Singgih Tri Sulistiono menjelaskan bahwa jalur pelayaran antara Jawa-Sulawesi adalah jalur terpadat ketiga setelah jalur Jawa-Sumatera dan Jawa-Kalimantan (Rabani, 2010: 37).

Guna turut serta dalam meraih keuntungan dalam aktivitas perniagaan diwilayah pelabuhan, maka pemerintahan kolonial Belanda memberikan subsidi dan memberikan izin kepada perusahaan pelayaran yang dipilih oleh mereka untuk melayani trek jalur pelayaran yang dapat memberikan keuntungan secara ekonomis, beberapa perubahan pelayaran tersebut ialah KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschppij*) dan NIS<sup>t</sup>M (*Nederlansche Indies Stoomvaart en Staatvorming*).

Setelah keadaan sosial-politik mereda disepanjang wilayah Sulawesi Selatan, khususnya setelah Kerajaan Makasar

ditundukan oleh pemerintahan kolonial Belanda melalui perjanjian Bungaya, maka dimulailah era peningkatan industrialisasi dan perdagangan di Makasar, dimana petani juga turut pula menghasilkan tanaman komoditi perdagangan. Hal ini sejalan dengan orientasi politik pemerintah Belanda untuk menegakkan *Rust En Orde* atau yang dikenal dengan semboyan *Pax Nerlandica*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kartodirjo, Sartono. 1992. *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Koentjaraningrat. 2004. *Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*. Djambatan. Jakarta.
- Lapian, A.B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Komunitas Bambu. Jakarta.
- Poelinggomang, Edward. 2002. *Makasar Abad-19*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Rabani, La Ode. 2010. *Kota-Kota Pantai di Sulawesi Tenggara*. Ombak. Jogjakarta.
- Rahim, Rahman. 2011. *Nilai-Nilai Utama Kebudayaan Bugis*. Jogjakarta: Ombak.
- Singgih Tri Sulistiono, "*Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930*", Tesis (Yogyakarta : Universitas Gajah Mada, 1994).
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No.76 Tahun 1865, ANRI
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 700-704 Tahun 1936, ANRI
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 107 Tahun 1886, ANRI.

