

Milik Depdiknas
Tidak diperdagangkan



MAKASSAR SEBAGAI KOTA MARITIM

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
JAKARTA
2000**

Milik Depdiknas
Tidak diperdagangkan

MAKASSAR SEBAGAI KOTA MARITIM

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
JAKARTA
2000**

MAKASAR SEBAGAI KOTA MARITIM

Tim Penulis : Abdul Rasjid
Restu Gunawan

Penyunting : Moh. Hisyam

Hak cipta dilindungi oleh Undang-undang

Diterbitkan oleh : Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional Direktorat
Sejarah dan Nilai Tradisional Direktorat Jenderal
Kebudayaan Departemen Pendidikan Nasional

Jakarta 2000

Edisi 2000

Dicetak oleh : **CV. Putra Prima**

SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN

Karya-karya sejarah dengan berbagai aspek yang dikaji dan ditulis melalui Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional (PKSN), dimaksudkan untuk disebarluaskan ke tengah-tengah masyarakat. Tujuannya adalah untuk memberikan bahan informasi kesejarahan kepada masyarakat. Dengan demikian diharapkan banyak pihak akan menambah pengetahuannya tentang sejarah, baik yang menyangkut akumulasi fakta maupun proses peristiwa. Disamping itu, para pembaca juga akan memperoleh nilai-nilai kesejarahan, baik mengenai kepahlawanan, kejuangan, maupun perkembangan budaya yang terungkap dari paparan yang terdapat dalam karya-karya sejarah itu.

Kami menyadari bahwa buku-buku karya Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional (PKSN) itu tidak luput dari berbagai kelemahan : isi, bahasa, maupun penyajiannya, namun kami meyakinkan pembaca bahwa kesalahan dan kelemahan itu tidaklah disengaja. Untuk itu, diharapkan kepada pembaca untuk memberikan kritik, saran perbaikan terhadap karya-karya Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional (PKSN) ini. Kritik dan saran itu tentu akan sangat berguna untuk memperbaiki karya-karya proyek ini.

Kepada para penulis yang telah menyelesaikan tugasnya dan kepada semua pihak yang ikut serta, baik langsung maupun tidak langsung dalam mewujudkan karya-karya Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional (PKSN) sebagaimana adanya ditangan pembaca, kami sampaikan terima kasih

Jakarta, Juni 2000

Direktur Jenderal Kebudayaan



IGN. Anom

NIP. 130353848

PENGANTAR

Buku *Makassar sebagai kota maritim* merupakan salah satu hasil pelaksanaan kegiatan penelitian Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional Departemen Pendidikan dan Kebudayaan pada tahun 1999/2000.

Buku ini memuat uraian tentang kota Makassar pada awal pertumbuhannya pada abad 15 masehi sampai abad ke 17 baik mengenai letak geografisnya, kedudukannya sebagai pusat perdagangan maupun tentang masuknya Islam di sana.

Penelitian dan penulisan Makassar sebagai kota maritim dimaksudkan untuk melengkapi panulisan tentang bandar-bandar pelabuhan di jalur sutra yang telah diterbitkan Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional.

Dengan diterbitkannya buku ini diharapkan dapat memperkaya khasanah kesejahteraan dan memberikan informasi yang memadai bagi masyarakat peminatnya serta memberi petunjuk bagi kajian selanjutnya.

Jakarta, Juni 2000

**Pemimpin Proyek Peningkatan
Kesadaran Sejarah Nasional**



Wiwi Kuswiah
NIP. 131125902

KATA PENGANTAR

Penelitian mengenai Makassar sebagai kota maritim merupakan salah satu pelaksanaan kegiatan Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional (PKSN), Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan tahun anggaran 2000

Makassar merupakan salah satu bandar di pesisir selatan Pulau Sulawesi yang berperan penting dalam sejarah pelayaran dan perdagangan baik di Kepulauan Nusantara maupun bagian-bagian lain. Pelabuhan Makassar mempunyai makna penting sebagai bandar yang menjadi sarana komunikasi dan dialog peradaban antar bangsa. Sayangnya jalur-jalur yang tercipta pada perkembangan awal pelayaran dan perdagangan telah hilang sejalan dengan berlalunya waktu. Penelitian ini dimaksudkan untuk mencari dan mengungkapkan bukti-bukti sejarah peran penting Makassar sebagai kota maritim.

Meskipun usaha yang dilakukan pada penelitian ini sudah maksimal, namun kami yakin masih terdapat banyak kekurangan. Oleh sebab itu, untuk penyempurnaan kami sangat mengharapkan kritik dan saran dari pembaca. Pada kesempatan ini pula kami sampaikan terima kasih dan penghargaan kepada berbagai pihak yang telah membantu terselenggaranya penelitian ini.

Jakarta, Desember 1999

Tim Peneliti

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN	v
KATA PENGANTAR	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
BAB I. Pendahuluan	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Permasalahan	2
1.3. Tujuan Penelitian	3
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	4
1.5. Metode Penelitian	4
1.6. Pengumpulan Sumbar	5
1.7. Pengolahan Data	5
1.8. Sumber	6
Bab II. Lingkungan Fisik	
2.1. Makassar Sebagai Nama Suku Bangsa dan Bahasa	9
2.2. Makassar Sebagai Nama Kota	9
2.3. Makassar Sebagai Nama Selat	10
Bab III. Perkembangan Agama, Politik dan Masyarakat	
3.1. Masuknya Pedagang-pedagang Melayu di Makassar	15

3.2.	Makassar Sebagai Kota Niaga	19
3.3.	Masa Ekspansi Kerajaan Gowa	21
3.4.	Masa Pemerintahan Tunijallo (1565-1590)	31
3.5.	Masuknya Agama Islam di Makassar	36
3.6.	Masuknya VOC di Makassar	41
BAB IV	Aspek Perdagangan dan Sarana Transportasi	
4.1.	Kehadiran Makassar sebagai Bandar Niaga	51
4.2.	Kondisi perdagangan dan Sistem Pertukaran barang	58
BAB V	Morfologi Makassar Sebagai Kota dagang	
5.1.	Tata Kota Makassar Sebagai Kota Dagang	62
5.2.	Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amannagappa	70
5.3.	Penataan Pelabuhan Makassar	72
5.4.	Pemilikan Kapal dan Perahu	77
5.5.	Perusahaan Dagang Di Makassar	79
BAB IV	Penutup	85
Kepustakaan	87

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Sejak awal pertumbuhannya di abad 15 Makassar telah menunjukkan peran sebagai kota pelabuhan yang penting dalam perdagangan dunia. Pada saat itu Makassar telah masuk dalam jaringan perdagangan sutera yang menghubungkan antara dunia niaga Asia dan Eropa. Makassar adalah titik temu antara jalur niaga di belahan Timur (Maluku, Irian Jaya) dan Barat (Kalimantan, Malaka, Jawa, Asia Selatan dan juga Eropa), dan antara jalur niaga di belahan utara (Philipina, Jepang dan Cina) dan selatan (Nusa Tenggara dan Australia) (Abdul Rasyid Asba; 1997,2).

Berkembangnya Makassar menjadi bandar niaga yang penting tidak dapat dipisahkan dari pertumbuhan bandar-bandar lain di Nusantara khususnya, Asia Tenggara dan Asia Timur pada umumnya. Perdagangan tak dapat dilepas dari interaksi antara para pelaku, baik orang perorang maupun antar kelompok. Perpindahan mata dagangan dan pusat produksinya ke pasar melibatkan kegiatan transportasi. Makin jauh jarak antara tempat produksi dan pasar, semakin penting pula peranan transportasi. Transportasi inilah yang membentuk jaringan niaga antara satu pusat perdagangan dengan pusat perdagangan lainnya. Dinamika perdagangan terkait pula dengan persaingan antar bangsa dalam menguasai ekonomi. Itulah sebabnya beberapa penulis menghubungkan muncul dan

berkembangnya Makassar dengan perubahan politik ekonomi yang terjadi sebagai akibat masuknya orang Eropa dan dinamika politik Kerajaan Gowa dan Tallo (Sino - Portuguese Trade; 1933,75). Perdagangan sutera antara Cina dan Eropa yang dulu menempuh jalur darat, sejak abad 15 mulai pindah ke jalur laut. perubahan ini disebabkan antara lain oleh faktor keamanan yang tidak lagi memungkinkan pemakaian jalur darat. Jalur laut rupanya lebih aman dari kemungkinan perampokan di tengah jalan. Pada abad 16 jalur laut ini telah lazim ditempuh oleh pedagang sutera dari Cina ke Eropa. Jalur transportasi perdagangan sutera ini dalam sejarah biasa disebut dengan jalur sutera.

Jalur sutera setelah abad 15 adalah melalui Laut Tengah, Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan meramaikan jalur pelayaran Selat Malaka. Pada konteks inilah muncul Pasai yang terletak di ujung utara Sumatra yang berperan sebagai bandar biaga dalam jaringan perdagangan Nusantara. Pasai sebagai kerajaan Islam mulai memainkan peranan penting yang menghubungkan Malaka, Jawaw, Makassar, Kalimantan dan Ternate. Para pedagang dari Pasai membuka perkampungan-perkampungan sambil membentuk kontak dagang dengan bandar-bandar lainnya. Sebagai salah satu bandar niaga, Makassar juga mengalami gejala itu. Kegiatan ekonomi mempunyai implikasi sosiologis. Di sepanjang Pantai Somba Opu, kota Makassar terbentuk pemukiman berbagai suku bangsa.

1.2 Permasalahan

Di Makassar hingga sekarang masih dapat disaksikan adanya peninggalan sejarah, seperti benteng Somba Opu, benteng Rotterdam, mesjid tua Katangka, kompleks kuburan raja-raja Tallo dan Gowa. Di samping itu ditemukan juga keramik kuni jenis mata uang yang pernah dipakai dalam perdagangan serta naskah tertulis berupa lontarak.

Pembentukan Makassar sebagai kota perdagangan, tidak dapat dipahami tanpa pengetahuan tentang kehidupan

perniagaan penduduk Sulawesi Selatan dan posisi Makassar dalam peta perdagangan Nusantara baik pada masa Kerajaan maupun masa pemerintahan Hindia Belanda. Tampilnya Gowa sebagai kerajaan perdagangan tidak dapat dipisahkan dari posisi Makassar yang secara geografis sangat strategis di tengah jaringan pelayaran Nusantara dan Asia Tenggara (H. Sutherland; 1983; 266).

Untuk memahami pertumbuhan kota Makassar perlu adanya penelusuran sejarah bandar ini. Beberapa pertanyaan dapat diajukan sebagai permasalahan, yaitu:

1. Sejak kapan Makassar berperan dalam percaturan perdagangan Nusantara dan internasional
2. Faktor-faktor apakah yang mendukung Makassar sebagai bandar niaga jalur sutra
3. Bagaimana peranan Kerajaan Gowa Tallo dalam menjadikan kota Makassar sebagai pusat kerajaan
4. Bagaimanakah sistem pengelolaan pelabuhan dan sistem perdagangan berlaku di Makassar
5. Jenis-jenis komoditas apakah yang diperjualbelikan di bandar niaga Makassar
6. Bagaimanakah sistem pengetahuan dan teknologi pelayaran yang mendukung Pelabuhan Makassar sebagai bandar internasional.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk menemukan faktor-faktor yang mendukung terbentuknya Makassar sebagai kota maritim. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk memahami hubungan antara kota pelabuhan dengan perkembangan kebudayaan sebagai akibat interaksi antar bangsa yang menyertai kegiatan perdagangan. Penelitian tentang bandar niaga Makassar ini diharapkan dapat:

1. Mengungkapkan sistem perdagangan, sistem pengelolaan pelabuhan, jenis komoditas yang diperjualbelikan dan teknologi pelayaran yang mendukung Makassar sebagai kota niaga maritim.
2. Mengungkapkan sistem pemerintahan, stratifikasi sosial, kondisi kehidupan masyarakat, agama dan kebudayaan yang berlangsung di Kerajaan Gowa.
3. Membuat diskripsi yang menyeluruh mengenai peranan dan kedudukan bandar Makassar sebagai bandar internasional.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini mencakup perkembangan aktivitas perniagaan dan kontak budaya yang menyertainya dengan memfokuskan pada:

1. Struktur kota Makassar sebagai pusat kerajaan Gowa.
2. Jenis barang yang diperdagangkan, pengaturan dan pengelolaan pelabuhan, sistem perdagangan dan sistem pelayaran, hukum pelayaran Amannagappa.
3. Susunan masyarakat sebelum dan sesudah kontak dengan bangsa-bangsa lain.
4. Makassar sebagai pusat perkembangan Islam.

1.5 Metode Penelitian

Sebagaimana disinggung sebelumnya bahwa fokus penelitian ini adalah menggambarkan Makassar sebagai sebagai kota maritim. Pokok permasalahan yang menjadi perhatian adalah kegiatan ekonomi melalui pelayaran dan perniagaan, serta interaksi sosial dengan bangsa-bangsa lain. Dalam kenyataannya hubungan dagang Makassar dan tempat-tempat lain di kawasan Nusantara tidak berdiri sendiri. Hubungan tersebut berkait dengan penyebaran agama Islam, perkembangan politik, militer, pemukiman, lingkungan fisik dan sosial-budaya yang menjadi penyangganya.

Pengungkapan aspek-aspek di atas akan memperlihatkan perubahan-perubahan baik struktural maupun kultural.

1.6 Pengumpulan Sumber

Data primer didapatkan dari sumber-sumber arsip yang ada di Arsip Nasional Jakarta dan Makassar. Di samping itu data primer didapatkan pula dari temuan jenis mata uang yang tersimpan di Museum Benteng Somba Opu, Benteng Rotterdam dan berbagai benteng Anakale Kerajaan Gowa. Peninggalan mesjid tua Katangka, Gedung-gedung peninggalan bangsa Eropa, dan kompleks makam raja-raja Gowa dan Tallo dan Syehk Yusuf juga merupakan sumber yang dipakai dalam penelitian ini. Di samping itu, dilakukan pula inventarisasi terhadap nama-nama tempat yang diduga berasal dari masa lalu. Nama-nama tempat itu biasanya berhubungan dengan karakteristik penduduk yang tinggal di kawasan tersebut. Kegiatan ini dilengkapi pula dengan pengamatan terhadap lingkungan fisik wilayah pelabuhan Makassar. Khususnya wilayah pantai dan sungai yang menurut sumber sekunder digunakan sebagai sarana lalu lintas yang mendukung perdagangan masa lalu. Dataprimer ini kemudian dilengkapi dengan data sekunder. Adapun data sekunder tersebut diperoleh melalui wawancara dengan orang-orang yang mempunyai pengetahuan luas tentang Makassar. Buku-buku yang membahas sejarah dan masyarakat Makassar dan yang terkait dengan studi ini menjadi bahan sekunder yang amat penting.

1.7 Pengelolaan Data

Terhadap data primer maupun sekunder yang telah dikumpulkan dilakukan kritik intern dan kritik ekstern untuk memastikan keotentikan dan keasliannya. Data-data tersebut dikelompokkan menurut jenisnya, yaitu data tekstual, data arkeologis, data ekologis dan data etnografis yang berkaitan dengan tradisi lama yang sampai sekarang masih berlaku.

Analisis ini difokuskan pada aspek-aspek utama yang menunjang Makassar sebagai bandar niaga, sebagai pusat perubahan, pusat kebudayaan. Aspek-aspek tersebut meliputi:

1. Struktur kota
2. Susunan masyarakat
3. Politik dan pemerintahan
4. Agama yang dianut dan perkembangannya
5. Sistem perdagangan dan sistem pengelolaan pelabuhan
6. Sistem pengetahuan dan teknologi transportasi

1.8 Sumber

Sumber yang digunakan dalam penelitian secara garis besar dapat dibagi dua jenis, yaitu sumber tertulis dan sumber artifak. Sumber tertulis ini berupa historiografi tradisional dan historiografi modern. Historiografi tradisional yang terpenting adalah naskah Lontarak. Sedangkan historiografi modern yang terpenting adalah arsip dan berbagai tulisan karya Cense tentang Islamisasi di Makassar dan Anthony Reid tentang perdagangan di Makassar.

Berbagai studi yang telah membantu dalam menganalisis Makassar sebagai bandar sutera, antara lain adalah studi Thomas J. Linblad, Edward L. Poleinggomang dan Christian Heersink. Kajian itu menunjukkan bahwa kemajuan ekonomi di luar Jawa, khususnya Makassar, tidak lepas dari kebijakan Pemerintah Hindia Belanda yang menerapkan diversifikasi ekspor yang meningkatkan perdagangan. Kajian yang dilakukan oleh Edward L. Poleinggomang menguraikan pentingnya pelabuhan Makassar sebagai bandar pelabuhan internasional. Sebelum dilaksanakan proteksi perdagangan oleh pemerintah Hindia Belanda, Makassar lebih besar perannya dari bandar Singapura. Sebaliknya studi Christian Heersink lebih menekankan pentingnya kopra sebagai komoditas perdagangan

yang meningkatkan pendapatan ekonomi masyarakat Selayar. Penelitian J. Thomas Linblad secara umum melihat bahwa awal abad ke-20 atau pada masa akhir kolonial kepulauan luar Jawa sangat memberikan kontribusi yang penting bagi terbentuknya ekonomi Indonesia

Menurut J. Thomas Linblad ada tiga faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi pada waktu itu, pertama cepatnya pertumbuhan penduduk pribumi, kedua tingginya ekspor per kapita, dan yang ketiga kuatnya hubungan ekspor dan impor. Salah satu kajian yang menarik juga adalah studi H.W. Dick yang mengkaji kompetisi dan regulasi industri pelayaran Indonesia. Kajian ini menguraikan pentingnya pendekatan ekonomi mikro dalam melihat industri pelayaran di Indonesia. Ia menguraikan bahwa industri pelayaran antar pulau tidak bisa diabaikan dalam menghubungkan terbentuknya jaringan perdagangan dunia dalam pembentukan ekonomi regional. Namun semua kajian itu tidak ada yang menjelaskan bagaimana Makassar muncul sebagai bandar sutera.

BAB II

LINGKUNGAN FISIK

Nama Makassar telah ditemukan dalam kitab *Negarakertagama* yang berasal dari abad 14, tetapi sampai saat ini belum ada suatu keterangan pun yang mutlak sejak kapan kota Makassar dipakai baik sebagai nama tempat maupun sebagai nama suku bangsa. Sampai sekarang juga belum ada kesepakatan para ahli tentang arti kota Makassar. Mengenai ini dapat dikemukakan beberapa pengertian:

2.1 Makassar sebagai nama suku bangsa dan bahasa

Makassar adalah nama suku bangsa yang mendiami bagian selatan pulau Sulawesi. Mereka mempunyai adat-istiadat, bahasa, karakter dan bentuk atau ciri tubuh tersendiri. Daerah-daerah yang dihuni suku bangsa Makassar di Sulawesi Selatan ini meliputi: Maros, Gowa, Galesong, Takalar, Topejawa, Laikang, Cikoang, Jeneponto dan Bangkala. Orang suku bangsa Makassar berbicara dalam bahasa Makassar.

2.2 Makassar sebagai nama kota

Makassar sebagai kota terletak di pantai selatan Pulau Sulawesi. Sulawesi adalah salah satu pulau besar yang berada di bagian tenggara Benua Asia. Pulau ini terletak antara Kalimantan di bagian barat dan Kepulauan Maluku di sebelah

timur dan antara kepulauan Sulu yang merupakan wilayah negara Philipina di sebelah utara dan Kepulauan Nusa Tenggara di bagian selatan.

Dalam laporan Belanda Makassar sering disejajarkan dengan Kerajaan Gowa. Negeri-negeri yang terdapat dalam kerajaan Makassar adalah negeri-negeri yang terletak di sepanjang pesisir pantai muara sungai Jeneberang dan Tallo. Dalam lontarak wilayah kerajaan ini meliputi Tombolo, Lakiang, Saumata, parang-Parang, Data, Agang Je'ne, Bisei dan Kelling.

2.3 Makassar sebagai nama selat

Selat Makassar terletak antara Sulawesi Selatan dan pulau Kalimantan. Selat ini sejak dulu ramai dilayari kapal-kapal, baik yang datang dan pergi dari Makassar, maupun yang lewat dari utara ke selatan dan sebaliknya.

Dari uraian di atas, kota Makassar dipakai untuk lima pengertian, yaitu sebagai nama: suku bangsa; bahasa; kota; kerajaan dan selat. Dari ini menunjukkan bahwa Makassar yang punya makna penting baik fungsi maupun peranannya dalam sejarah dari dulu hingga sekarang.

Dalam kegiatan ini pentingnya Makassar adalah sebagai kota pelabuhan dan kota perdagangan. Dalam dua fungsi ini Makassar diuntungkan oleh letaknya yang sangat strategis. Dalam posisinya yang demikian strategis itu, Makassar menjadi ramai dikunjungi orang baik oleh nelayan dan pedagang yang mengikuti rute pelayaran lokal maupun mereka yang hendak menuju kawasan Asia Pasifik dan Eropa. "Dengan posisinya yang strategis itu pula, Makassar menjadi ajang pertikaian antara kepentingan bangsa-bangsa yang ingin menguasai perdagangan. Sejak abad ke-16 sejarah kerajaan Gowa ditandai dengan konflik dan ancaman orang-orang Belanda, hingga pada akhirnya raja Gowa X, Tunipalangga pada tahun 1545 memperkuat tiga benteng utama, selain Somba Opu sendiri, juga benteng Ujung Pandang di sebelah utara dan benteng Panakukang di sebelah selatan.

Pada abad 16 di Makassar terdapat dua pusat pemerintahan, yaitu Kale Gowa yang terletak di tanah tinggi pinggir utara sungai Jeneberang, dan yang lainnya berada di muara sungai Tallo. Benteng-benteng yang mengelilingi kedua daerah ini dengan garis yang masih dapat terlihat di dalamnya adalah batu penobatan keramat dari penguasa-penguasa yang baru diambil sumpahnya, sebuah sumur yang dianggap keramat dan kompleks pekuburan raja-raja.

Keterangan mendetail mengenai luas wilayah kota Makassar pada abad ke-16 dan 17 sangat sukar diperoleh. Waktu itu Makassar terdiri dari sejumlah perkampungan yang terpecah-pecah di sepanjang pantai yang kira-kira terletak pada tempatnya sekarang, dengan beberapa penambahan ke daerah pedalaman. Di sepanjang pantai, perkampungan membujur dari Tallo di sebelah utara sampai ke sungai Jeneberang di sebelah selatan, dan perkampungan Jawa di timur.

Daerah perkotaan tidak terdiri dari pusat-pusat perkampungan. Kelompok-kelompok perumahan yang didirikan terbuat dari bahan yang tidak permanen dan menunjukkan suatu perencanaan jalan yang tidak konsisten. Di seluruh daerah tersebar serangkaian benteng-benteng yang merupakan tempat tinggal anggota-anggota bangsawan yang dibangun dengan gaya arsitektur yang lebih kokoh dan permanen. Di belakang pantai, terdapat pula daerah pertanian.

Di pantai terdapat komoditi perikanan dan mungkin terdapat satu atau dua pasar untuk kegiatan perdagangan. Di sekitar tempat ini terdapat bangunan-bangunan yang didirikan oleh saudagar-saudagar yang bertempat tinggal di Makassar sebelum kota ini dikuasai oleh Belanda.

Letak pantai Makassar sangat memudahkan setiap orang yang ingin turun berlayar sehingga para pelaut bersemangat untuk mencari perhubungan keluar melalui lautan. Di samping itu terdapat pula sejumlah pelabuhan yang juga berfungsi sebagai tempat tinggal.

Dalam peta yang berangka tahun 1605 dapat dilihat bahwa Benteng Somba Opu menjadi tempat kediaman Raja Gowa dan

keluarganya, para pembesar kerajaan dan pegawai-pegawai kerajaan.

Terdapat pula rumah-rumah yang berkelompok yang terletak di sisi timur dan utara. Para bangsawan dan kerabat raja bermukim di bagian utara yang dibelah dua oleh sumbu jalan utama yang menuju utara selatan. Jalan utama tersebut berpotongan tegak lurus di bagian tengah kompleks dengan sebuah jalan lainnya yang melintang dan arah barat ke timur. Mesjid terletak di ujung selatan jalan utama melintang barat-timur berorientasi ke arah kiblat. Para raja mendiami bagian baratdaya berdekatan sejajar dengan dinding benteng Sumbu utama kerajaan berada di majid. Di luar benteng ada dua pasar masing-masing di sebelah utara. Di bagian selatan terdapat rumah-rumah orang biasa yang memanjang ke utara. Di tepi pantai terdapat perumahan orang-orang Portugis, India serta pabrik milik bangsa Eropa. Munculnya permukiman pedagang lokal dan orang asing dengan aglomerasi berdasarkan suku bangsa tersebut tidak hanya terjadi di Benteng Somba Opu, tetapi hal yang sama terdapat pula di sekitar "Fort Rotterdam".

Penduduk dari negeri pedalaman bagian utara yang disebut orang Bugis dan dari selatan yaitu orang Makassar menjadi pendukung kehidupan kota. Jika mereka berniaga dengan orang luar, menjadikan Makassar sebagai pangkalan niaganya. Para pedagang yang berlayar dari bagian barat Nusantara menuju daerah rempah-rempah di bagian timur, singgah di pangkalan Makassar. Sering kali para pedagang ini hanya sampai di Makassar, menunggu kedatangan rempah-rempah dari timur. Di Makassarlah pedagang-pedagang dari barat dan dari timur bertemu dan melakukan transaksi. Pada pendaratan itu membentuk perkampungan sendiri sendiri di bawah koordinasi seorang sahabandar yang dipilih oleh sesama bangsanya dengan tugas mewakili mereka.

Di antara kampung-kampung yang penting itu sampai sekarang masih ada, seperti kampung Jawa, kampung Melayu, kampung Baru tempat para pedagang dahulu menimbun beras dan rempah yang dimilikinya. Perniagaan secara besar-besaran sangat teratur dan sampai kini kita masih mempunyai beberapa

naskah tentang hukum pelayaran dan perniagaan yang mengatur dasar-dasar perserikatan dagang pada masa itu.

Dengan melihat lalu lintas pelayaran dan perdagangan yang berlangsung baik antar pelaut dan pedagang pribumi maupun bangsa asing, dapat diduga bahwa aktifitas dalam lingkungan kota dari masyarakat yang majemuk menjadikan Makassar sebagai kota yang ramai perlu dicatat, bahwa kemajuan Makassar pada abad ke-17 itu didukung pula oleh potensi penduduk yang berjumlah 160.00 jiwa, suatu jumlah yang besar bila dibanding dengan Surabaya yang baru 50.000 jiwa dan Gresik 30.000 jiwa. (G.J. Wolhoff, 55, tanpa tahun)

Kerajaan Gowa mempunyai corak pemerintahan yang demokratis. Segala kebijaksanaan yang ditempuh raja dimusyawarahkan dahulu dengan dewan adat yang disebut Bate Salapang. Roda pemerintahan dijalankan oleh raja dan keluarga bangsawan. Rakyat patuh terhadap raja karena mereka telah berjanji: "aku bertitah dan kau tunduk takluk mengikuti titahku". (Mattulada, 1982, 13). Di bawah kekuasaan kerajaan Gowa inilah Makassar berkembang pesat menjadi kota perniagaan internasional.

BAB III

PERKEMBANGAN AGAMA, POLITIK DAN MASYARAKAT

3.1 Masuknya Pedagang-pedagang Melayu di Makassar

Kedatangan orang-orang Melayu di kerajaan Makassar punya peran penting tidak hanya dalam perdagangan tapi juga dalam penyebaran agama Islam dan bahkan dalam birokrasi. Karena besarnya peranan orang-orang Melayu di kerajaan Gowa, menyebabkan Raja Gowa ke XII, Mangarai Daeng Mammata Karaeng Tunijallo membangun sebuah Mesjid di Kampung Mangallekana untuk kepentingan orang-orang Melayu agar mereka betah tinggal di Makassar, sekalipun ia sendiri belum beragama Islam. Dalam struktur kekuasaan Kerajaan Gowa (Makassar) banyak orang-orang Melayu memegang peranan penting di Istana Kerajaan Gowa.

“Kamilah orang-orang Melayu yang mengajar anak negeri duduk berhadap-hadapan dalam pertemuan adat, mengajar menggunakan keris panjang yang disebut tatarapang, tata cara berpakaian dan berbagai hiasan untuk para anak bangsawan”.

Di zaman Raja Gowa ke-X (th. 1546-1565) seorang keturunan Melayu berdarah campuran Bajo yang amat terkemuka bernama I Mangambari Kare Mangaweang, yang juga dikenal dengan nama I Daeng Ri Mangallekana diangkat menjadi sahbandar Kerajaan Gowa ke II. Sejak saat itu secara turun temurun jabatan Sahbandar berturut-turut dipegang oleh orang Melayu sampai dengan Sahbandar Ince Husein, Sahbandar terakhir

tahun 1669 ketika kerajaan Gowa mengalami kekalahan dalam perang melawan VOC. Jabatan penting lainnya yang dipegang orang Melayu ialah juru tulis istana pada zaman Sultan Hasanuddin Raja Gowa ke XVI (1653-1669). Ia adalah juru tulis istana yang terakhir dan amat terkenal di zaman kebesaran Kerajaan Gowa. Sebuah karya tulisnya yang amat indah berjudul: *Syair Perang Makassar*” mengisahkan saat-saat terakhir kerajaan Gowa di tahun 1669.

Salah satu sumbangan utama orang-orang Melayu di Indonesia Timur, khususnya di Sulawesi adalah penyebaran Agama Islam dan penyebaran kebudayaan Melayu di Sulawesi.

Pada tahun 1632 rombongan Migran Melayu dari Patani tiba di Makassar. Rombongan besar ini dipimpin oleh seorang bangsawan Melayu dari Patani bernama Datuk Maharajalela. Turut serta dalam rombongan ini kemanakannya yang bergelar Datuk paduka Raja bersama istrinya yang bergelar Putri Senapati. Raja Gowa memberinya tempat di sebelah selatan SombaOpu, ibu kota Kerajaan Gowa, karena di sana telah berdiri Perkampungan Melayu asal Patani. Sejak saat itu Salajo diganti menjadi kampung Patani, hingga sekarang.

Tidak diketahui tahunnya secara pasti kapan orang-orang Melayu Patani dan Minangkabau bermukim di Salajo, satu daerah pesisiran Negeri Makassar di Sanrobone. Dari beberapa sumber lokal dapat diperkirakan bahwa orang-orang Melayu mungkin sudah bermukim di Salajo sekitar tahun 1512 tak lama setelah keruntuhan Malaka di tahun 1511.

Datuk Leang Abdul Kadir bersama istrinya, Tuan Fatimah dikenal sebagai cikal bakal keluarga Melayu asal Patani di Salajo, sedang Datuk Minangkabau dari pagarruyung adalah orang Melayu Minang pertama yang bermukim di Salajo. Merekalah generasi pertama Migran Melayu di Salajo, sebuah perkampungan di kerajaan Sanrobone, daerah bawahan Kerajaan Gowa.

Pada generasi ke II Masyarakat Melayu di Salajo lahir dari perkawinan antara orang-orang Melayu Minangkabau. Ikatan ini

ditandai dengan perkawinan Tuan Aminah, Putri Datuk Leang Abdul Kadir dengan Tuan Raja Putra Datuk Makotta, Generasi ke III masyarakat Melayu Salajo ditandai dengan penggunaan gelar "Incek" Ali, "Incek" "Tali", "Incek" Hasan dan sebagainya, dan sejak saat itulah gelar "incek" digunakan oleh orang-orang keturunan Melayu terpandang. Generasi ke IV terjadi perkawinan campuran antara Dara Incek keturunan Melayu di Salajo dengan orang Bajo ("Turijene" bhs Makassar) yang ditandai dengan perkawinan "Incek" Tija, Putri "Incek" Ali, cucu tuan Rajja/Tuan Aminah dengan seorang tokoh masyarakat Bajo di Sanrobone yang dikenal dengan nama "Lolo Bajo". Perkawinan melahirkan generasi ke V masyarakat Melayu campuran Bajo di Salajo dan Sanrobone. Generasi yang lahir dari campuran darah Melayu-Bajo dikenal dengan penggunaan gelar "Kare" di depan nama diri seperti Kare "Bali", "Kare Tongngi", "Kare Ponto", "Kare Muntu", dst dan sejak saat itu "gelar Kare" dikenal dalam sistem kemasyarakatan Makassar" (Mukhlis, 1998, 4).

Barulah kemudian pada generasi selanjutnya ketika terjadi perkawinan campuran antara para keturunan "Kare" dengan para bangsawan lokal Makassar melahirkan generasi baru Makassar keturunan Melayu atau generasi baru Melayu keturunan Makassar di Nusantara bagian Timur yang dikenal sebagai golongan "Tubaji" dalam masyarakat, Makassar dengan menggunakan nama Pa'daengan, seperti I Minallang Daeng Kenna, I Nali Daeng Tonji, I Yoho Daeng Siang dst.

Di kampung Salajo didapati kuburan yang sampai saat ini ramai dikudnjungi peziarah. Menurut anggapan masyarakat kuburan ini merupakan kuburan Tuan Rajja. Masyarakat sekitarnya menyebutnya kuburan "Jawa Patani". Tak begitu jauh dari Salajo di kampung Balaparang terdapat kompleks pekuburan orang Melayu dimana Datuk Mahkota dan datuk Leang Abdul kadir dikuburkan. Datuk Rajja atau Tuan Rajjab dikenal sebagai seorang faqir ulama tasawuf pengajar agama Islam yang amat terkenal di Sanrobone, karena kampung Salajo adalah sebuah daerah yang berada di bawah kekuasaan Sanrobone. Dalam naskah silsilah asal keturunan pertama ulama besar Melayu di Negeri Sanrobone milik Ince Abd. Razak Daeng Hyago, disebutkan bahwa pada bulan Rabiul Awal 1020

Hijriah Datuk Rajja (Tuan Rajab) mengirim surat ke Patani mengabarkan tentang dirinya yang sudah bermukim di negeri Salajo dan menjadi Guru Mangkasara dan Melayu serta sekalian hamba Allah. Berdasarkan sumber tersebut dapat dipastikan bahwa datuk Rajja atau Tuan Rajab adalah nama diri dari Al Makassar As Sanrobone, seorang ulama tasauf keturunan Melayu yang sudah menulis berbagai buku tasauf dan ilmu fikih sejak tahun 1540. Salah satu manuskrip tasauf hasil karyanya ditemukan di Bira, ditulis di atas kertas papyrus abad ke 16, microfilm naskah asli tersebut berada di koleksi Proyek Naskah Uhnas Rol 74 dan No. 5 (Muhlis; 1998, 90).

Ketika Datuk Maharajalela tiba di Kerajaan Gowa (Makassar), ia tidak hanya disertai oleh keluarga dan para pengikutnya tetapi bersamanya sebuah Regalia Patani berbentuk Bendera Cindai yang bernama "Buluh Melayu atas persetujuan dan izin Raja Gowa menjadi ketua segenap orang Melayu tidak hanya di Kerajaan Gowa tetapi di Indonesia Timur dengan sebutan Datuk Ponggawa, sedang "Bulu Perindu" Bendera Cindai yang sakral itu menjadi simbol ikatan seluruh orang Melayu di Indonesia Timur. Sampai dengan abad ke XX "Buluh Perindu" masih tersimpan di kampung Melayu di Makassar dan konon sekarang disimpan oleh salah seorang keluarga masyarakat Melayu di Ujung Pandang (Mukhlis, 1998, 91).

Seperti telah disebut pada bab pendahuluan, bahwa pertumbuhan Makassar sebagai kota, ibu negeri kerajaan Makassar (Gowa-Tallo), dimungkinkan oleh perkembangan dan pertumbuhan kerajaan itu sendiri, secara keseluruhan dengan segala macam kebutuhannya dengan dorongan-dorongannya, baik dalam lapangan politik, maupun dalam lapangan ekonomi, sosial dan kultural.

Letak kota Makassar pada jamannya demikian strategi dilihat dari sudut geo-politik. Ia diapit oleh dua buah sungai (Tallo dan Jeneberang), di sebelah selatan dan utara: di sebelah timur oleh lembah pegunungan Bawakaraeng yang sangat luas dan subur dan di sebelah barat oleh lautan dengan banyak pulau-pulau kecil tersebar bagaikan benteng-benteng pertahanan yang menghadang di depan pantai Makassar.

3.2 Makassar sebagai kota niaga

Perkembangan Makassar sebagai kota, bandar niaga dan pangkalan pertahanan kerajaan Makassar, sesungguhnya dalam pertengahan abad ke XVI itu didukung oleh dua faktor yang paling menentukan.

3.2.1 Faktor dari dalam, yaitu tumbuhnya kerajaan Gowa – Tallo menjadi kerajaan yang menghimpun dan melindungi negeri-negeri orang Makassar di sepanjang pesisir selatan jazirah selatan Sulawesi. Pertumbuhan itu didorong pula oleh adanya ancaman-ancaman dari arah daratan Sulawesi Selatan dengan berkembangnya kerajaan-kerajaan Bugis di pedalaman, seperti Soppeng, Wajo dan Bone yang mulai pula menanam pengaruhnya di negeri-negeri daratan dan pantai/pesisir sebelah utara dan sepanjang teluk Bone. Persaingan-persaingan untuk memperebutkan pengaruh antara kerajaan-kerajaan Bugis dan Makassar itulah yang menyebabkan makin ditingkatkannya usaha oleh tiap-tiap kerajaan untuk mengadakan tempat-tempat konsolidasi kekuatan dengan membangun benteng-benteng pertahanan dan pangkalan-pangkalan militer untuk menyerang dan memperluas daerah pengaruh kerajaan mereka. Persaingan-persaingan yang dapat menghambat pertumbuhan kerajaan-kerajaan itu dari luar sampai saat sebelum jatuhnya Malaka ke tangan Portugis, dapat dikatakan tidak ada. Makassar sedang dalam pertumbuhannya, belum banyak didengar oleh luar, dan pengaruhnya ke luar pun dapat dikatakan belum mempunyai arti yang menentukan.

3.2.2 Faktor dari luar, yaitu kedatangan orang-orang bangsa Eropa ke Nusantara untuk berniaga. Ditemukannya jalan menuju pulau rempah-rempah, dan timbulnya persaingan-persaingan antara bangsa-bangsa yang melakukan perniagaan itu. Karena keinginan mereka untuk memperoleh keuntungan yang sebanyak-banyaknya maka mereka pun memerlukan pangkalan-pangkalan niaga yang dapat dijadikan tempat dan mata rantai dalam perjalanan pulang dan pergi ke negeri asal mereka. Terjadilah

penaklukan-penaklukan oleh orang-orang bangsa Barat itu, mulai di pantai India, Malaka pulau Jawa, Maluku dan sebagainya. Karena ditaklukannya Malaka oleh Portugis, maka perjalanan niaga bangsa Portugis ke pulau rempah-rempah lebih lancar, tanpa gangguan kerajaan-kerajaan Nusantara seperti Aceh di bagian barat, dan niagawan-niagawan Keling, India yang bermusuhan dengan Portugis, juga pedagang-pedagang bangsa Eropa lainnya Inggris, Belanda dan Spanyol tak dapat menghambat atau menyaingi perjalanan niaga orang Portugis itu.

Dengan kerajaan Makassar, yang telah mulai berkembang dan memiliki armada niaga dengan perahu-perahunya yang bersenjata, orang Portugis menjalin persahabatan. Orang Portugis diterima oleh orang Makassar di negeri ini untuk melakukan perdagangan, di samping menyebarkan agama Nasrani. Jalan perniagaan ke Maluku dengan demikian untuk bertahun-tahun lamanya dikuasai oleh orang Makassar dan Portugis. Adapun pedagang-pedagang dan armada-armada niaga dari Aceh, Benteng, Demak dan Brunai atas sepakat mereka memoikot atau menghindari pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai oleh Portugis. Saudagar-saudagar Arab dan India yang berlayar ke timur, singgah di Aceh (menghindari Malaka), menyusur pantai barat Sumatra, masuk ke selat Sunda di pelabuhan Banten. Itulah sebabnya maka pelabuhan Banten pada permulaan abad ke XVI menjadi besar dan penting pula. Dari Banten saudagar-saudagar Aceh, India, dan Arab meneruskan pelayarannya ke timur, singgah di Demak, kemudian ke Brunai di Kalimantan Utara atau ke timur ke pulau rempah-rempah di Maluku. (Anthony Reid; 1992, 55)

Portugis, di samping berdagang juga melakukan penyebaran agama Nasrani, baik di pulau-pulau Maluku, maupun di Makassar. Dengan kehadiran orang-orang Portugis itu orang-orang Makassar pun dapat memperoleh manfaat karena dari merekalah orang-orang Makassar belajar dan memperoleh pengalaman dalam membuat bangunan-bangunan istana yang indah, dan mendirikan benteng-benteng pertahanan di Pantai seperti yang terdapat di negeri-negeri Eropa abad pertengahan.

Faktor terpenting lainnya yang memungkinkan perkembangannya kota Makassar adalah jatuhnya Malaka ke tangan Portugis. Jatuhnya Malaka menyebabkan berpindahnya pusat penyebaran Islam ke bagian timur Nusantara. Diterimanya Islam sebagai agama resmi kerajaan Gowa - Tallo pada permulaan abad ke XVII Makassar berkembang menjadi pusat penyiaran Islam. Otoritas Portugis dimana-mana mulai merosot bersamaan dengan munculnya kekuatan baru dalam perniagaan laut di bagian Nusantara ini, yaitu Belanda dengan VOCnya.

Kekuasaan Portugis di Malaka mulai terancam pada akhir abad ke XVI, terutama setelah kekuasaan Aceh di bawah Sultan Iskandar Muda (1607-1637) telah berkembang. Negeri asal orang Portugis di Eropa (Portugal) tak mampu memberikan bantuan tentara dan senjata untuk menjaga negeri jajahan mereka di seberang lautan. Di Eropa Portugis terjepit oleh negara-negara yang lebih kuat seperti: Inggris, Belanda, dan orang Sepanyol. Orang Portugis di timur ini, akhirnya tidak mempunyai cukup daya untuk mengimbangi kekuasaan Aceh, Banten dan Belanda. Dalam tahun 1580, Portugal ditaklukkan oleh Sepanyol, dibawah kekuasaan raja Philipps II. Dalam keadaan tak berdaya pada tahun 1641 Malaka jatuh ke tangan Belanda dari tangan Portugis. Sebelum itu, Belanda telah merebut Maluku dari tangan Portugis. Ambon direbut tahun 1605, Ternate tahun 1607, Banda tahun 1609. Setelah Maluku, Batavia meyusul tahun 1619. (Mattulada; 1982, 24).

Situasi di atas memacu Makassar memperkokoh diri dengan jalan konsolidasi ke dalam dan menaklukkan kerajaan-kerajaan Bugis. Akan tetapi sebelum segala sesuatu dapat dibereskan, Belanda telah datang dengan armadanya melakukan serangan dibantu oleh kekuatan-kekuatan yang belum terkonsolidasi sepenuhnya. Permusuhan sengit antara kerajaan Gowa dengan kerajaan-kerajaan Bugis menyebabkan Makassar tak mampu bertahan di hadapan Belanda.

3.3 Masa Ekspansi Kerajaan Gowa

Untuk melihat secara rinci pertumbuhan Kerajaan gowa, uraian berikut ini dibagi ke dalam periode-periode kekuasaan Makassar (Gowa), sebagai berikut:

3.3.1 Periode Tumaparisi' Kallonna (1510-1546)

Pada masa pemerintahan Daeng Matanre, Kareang mangutungi, Tumapa'risi Kallonna Kerajaan Gowa mulai mengadakan ekspansi kekuasaannya. Baginda menduduki tahta kerajaan selama 36 tahun. Di dalam pemerintahannya ditetapkan undang-undang dan peraturan-peraturan perang. Di samping itu ia mengangkat syahbandar untuk meningkatkan pendapatan negara melalui pemungutan bea cukai di pelabuhan Makassar. Jabatan Syahbandar itu dipercayakan pada Tumailalang kerajaan Gowa yang bernama Daeng Pamatte dikenal sebagai pencipta huruf Lontara Makassar.

Untuk memperkokoh kerajaannya, ditempuhlah usaha-usaha penaklukan baik melalui peperangan maupun dengan jalan tekanan-tekanan terhadap negeri-negeri sekitarnya. Serassi, Katingang, parigi, Siang, Sdenpeng dan Lembang dengan mudah dapat ditaklukkan. Raja Gowa memungut "sabu kati" dari Bulukumba dan Selayar, dan mengalahkan Panaikang Ma'danle dan Cempaka dikuasai oleh raja-raja yang bernama La Ulio BatoE dan Matinro-Eri Terrung (1535-1569). Penguasa Gowa juga mengadakan perjanjian persahabatan. Dengan penguasa Polongbangkeng yang bernama Karaeng LoE ri Bajeng. (Lontarak Bone milik Paliheng Dg. Mangatta)

Pada jaman pemerintahan Tumapa'risi Kallonna, Gowa didatangi dan diserang oleh pasukan dari Jawa yang dipimpin I Galasi. Maka diperangilah musuhnya itu di Panaikang. Walaupun sudah diadakan perjanjian persahabatan dengan Maros dan Pelombangkeng, namun ketika terjadi perang melawan Tallo, Maros dan Pelombangkeng mengangkat senjata melawan Gowa.

Dengan mengerahkan pasukan-pasukan dari kerajaan Gowa, yang dilindungi oleh tiga panji kebesaran kerajaan, yakni masing-masing pasukan Karaeng Lakiung di bawah panji Garudaya, dan pasukan-pasukan Mangasa Tumbolo dan Saumata. Pasukan-pasukan ini dipimpin sendiri oleh Raja Gowa menghadapi pasukan Polongbangkeng barat, di Baro'boso.

Pasukan-pasukan kerajaan di bawah panji kebesaran "sulengkaya" yang meliputi pasukan-pasukan Sudiang, Mamuju dan Borisallo, menghadapi pasukan Tallo di Rappocini. Baginda

sendiri memimpin pertahanan itu. Pasukan-pasukan kerajaan di bawah panji kebesaran “Cakkuridia”, meliputi pasukan-pasukan Karaeng Data, Pattallassang, Bontomanai dan pacclekang, baginda menghadapi orang Maros di Tamamangun.

Dikatakan bahwa pasukan-pasukan Maros, Polombangkeng dan Tallo bergabung mengangkat senjata menghadapi kerajaan Gowa. Setelah itu baginda berangkat ke Tallo dan membuat perjanjian di bawah sumpah antar raja Gowa dan raja Tallo serta Gallarang semuanya di Balai kerajaan Talo. Perjanjian itu menetapkan bahwa, “barang siapa yang mengadudombakan Gowa dan Tallo, ia akan dikutuk oleh dewata”.

Selanjutnya baginda membuat perjanjian negara dengan kerajaan Luwu di bawah pemerintahan rajanya yang bernama Datu MatinroE ri Wajo, juga dengan raja Salomekko, yang bernama Magajaya.

Untuk mewujudkan pelaksanaan ketatanegaraan, maka baginda menetapkan Sanrobone, Jipang, Dalessong, Agangnionjok, Kahu dan Pakombong menjadi Palili (kerajaan bawahan yang takluk dan berotonomi).

Dengan jatuhnya Malaka ke tangan Portugis (34 Agustus 1511), maka praktis perniagaan seluruh Asia Selatan dan Asia Tenggara berada dalam tangan orang Portugis. Daerah-daerah takluk yang dijadikan pusat perniagaan dan pangkalan perang Portugis mulai dari pantai timur bagian selatan Afrika hingga pantai selatan negeri Cina, adalah Mozambique (pantai Afrika Tenggara); Mombasa (pantai timur Afrika), Sakorta (muara Laut Merah), Ormuz (teluk Persia), Goa (India Barat Laut) Diu (India Barat Laut), Damar (India Barat Daya), Malaka, Makao (pantai selatan Cina), Banda (Maluku Selatan), dan Ternate (Maluku Utara), (Chabot, 1950).

Pelabuhan ini dihubungkan antara satu sama lainnya, sehingga merupakan mata rantai kekuasaan niaga Portugis di belahan bumi sebelah timur. Dengan menaklukkan Banda dan Ternate, sebuah kerajaan terbesar dan berpengaruh di kepulauan Maluku, maka Makassar memperoleh kedudukan penting sebagai pangkalan penghubung dengan negeri-negeri

sebelah barat yang dikuasai Portugis. Di Ternate berkedudukan seorang Gubernur Portugis yang bernama "Antonio de Brito", untuk penguasaan kepulauan Maluku.

Kekuatan armada niaga orang Makassar yang menjelajahi lautan di belahan timur Nusantara ini tidak dapat dianggap ringan oleh kekuatan Portugis. Pasukan ini dapat dikerahkan untuk menjinakkan kekuatan yang dapat menjadi saingan. Demikianlah maka dalam tahun 1538, orang Portugis sampai ke bandar niaga Makassar, dan berhasil untuk pertamakalinya mengadakan hubungan dengan raja Gowa, Tumapa'risi Kallonna, orang-orang Portugis itu diterima oleh Baginda di dalam istana di benteng Somba Opu. Orang-orang Portugis setelah diterima dalam suasana persahabatan orang Makassar, mengusahakan juga penyebaran agama nasrani (Katolik) di tanah Makassar. Beberapa orang dari kalangan raja Gowa menerima agama baru itu. Gubernur Portugis di Maluku (Ternate), mengirim beberapa buah kapal ke bandar Makassar untuk maksud mempererat hubungan persahabatan antara Portugis dengan Makassar.

Kapal-kapal Portugis meninggalkan bandar Makassar dengan membawa muatan yang terdiri dari kayu hitam, emas dan senjata melaporkan kepada Gubernur Portugis di Ternate tentang keberhasilan misi itu. Dikatakan bahwa orang Makassar sangat tertarik pada agama mereka. Oleh karena itu maka pada tahun 1543, Gubernur Portugis di Ternate mengirim seorang Portugis ke negeri Makassar untuk berdagang kayu hitam, di samping menyebarkan agama nasrani. Antonio Payya, demikian nama orang Portugis itu berdagang sampai ke Suppa. Di kerajaan Suppa ia berhasil mendekati Datu Supa yang bernama La Makkarewei, dan baginda menyatakan keinginannya memeluk agama nasrani. Dari Suppa Antonio Payya pergi ke Siang (Pangkajene). Ia pun bergaul dengan raja Siang yang masih punya hubungan darah dengan raja-raja Makassar. Raja Siang pun menyatakan kesediaannya untuk memeluk agama Nasrani. (Tome Pieres; 1944, 54).

Beberapa tahun kemudian, pemerintah Portugis di Malaka mengirim seorang pendeta bangsa Portugis bernama Vicente Vegas bersama seorang rekannya yang bernama Manuel Mentol

ke Suppa dan Siang. Kedua orang penyebar Injil itu tinggal di kedua negeri itu selama 3 tahun untuk melakukan missinya. Apakah raja-raja dari negeri-negeri yang dikunjungi itu, benar-benar menjadi pemeluk agama Nasrani, tidak diketahui dengan pasti. (Tome Pieres; 1944, 69).

Menurut Dr. J. Noorduyn, bahwa seorang Portugis bernama Pinto, yang berkunjung ke Sulawesi Selatan sekitar tahun 1544, memberikan dalam satu surat kirimannya, bahwa ia telah bertemu di sana (di Makassar) dengan pedagang-pedagang yang beragama Islam dari Johor, Pattani dan pahang. Diberitahukannya juga bahwa Pinto minta supaya dikirim Padri ke sana untuk melanjutkan menyebarkan agama Katolik.

Bahwa orang Portugis dapat menjalin suasana persahabatan dengan orang Makassar dan Bugis pada jaman itu dapat dilihat dari keluasaan-keluasan yang diberikan oleh raja-raja Makassar dan Bugis untuk penyebaran agama yang mereka bawa. Juga dengan kedatangan orang Portugis dengan taktik damai itu, selain dapat menciptakan suasana mereka di kepulauan Maluku, juga pihak Makassar memperoleh keuntungan dalam peningkatan sarana-sarana fisik bagi perkembangan keahlian mereka dalam membangun benteng dan rumah-rumah istana-istana. Dengan demikian maka bandar Makassar pun menjadi makin ramai dan besar. Seperti diceritakan oleh Tome Pires, yang mengunjungi Maluku dan Jawa dalam tahun 1512--1515, bahwa perahu dan kapal-kapal niaga dari banyak negeri dan bangsa-bangsa ada di pelabuhan Makassar.

3.3.2 Periode Tunipalangga (1546-1565)

Raja Gowa ke-X I Mario Gau' Daeng Bonto, Karaeng Lakiung Tunipalangga Ulaweng menata kerajaan Gowa dengan berbagai kemajuan. Raja ini terkenal sangat perkasa pandai dalam berbagai lapangan. Raja I Mario Gau dibantu oleh Mangkubumi yang bernama Mappakata'tana Daeng Padulung (Raja Tallo). Dalam periode pemerintahannya ia melanjutkan program ayahandanya Raja Gowa ke-9 untuk mengokohkan kedudukan kerajaannya dengan menaklukkan hampir seluruh negeri-negeri di Sulawesi Selatan.

Di bidang perdagangan ia menyempurnakan pembangunan bandar Makassar, dengan prioritas pertamanya memperkuat benteng-benteng pertahanan kerajaan, antara lain dengan mendirikan dewala batu bata sekeliling benteng-benteng Somba Opu.

Somba Opu dijadikan benteng utama, benteng Kale-Gowa seperti di Barombong dan ana'gowa. Penyempurnaan administrasi kerajaan telah dirintis pula oleh baginda. Kota Makassar dijadikannya sebagai bandar niaga dengan menetapkan syahbandar sebagai jabatan yang terpisah dari jabatan Tumailalang.

Dapat dikatakan bahwa Raja ini berhasil dalam usaha menguasai pedalaman dan perairan Teluk Bone, serta menanamkan pengaruhnya ke negeri-negeri Kerajaan Bugis yang ditaklukkan atau yang berada dalam pengaruh kerajaan Makassar, dianggap oleh Kerajaan Makassar sebagai saingan dan penghalang yang harus dienyahkan. Oleh karena itulah maka baginda mengorbankan perang terhadap kerajaan Bone yang pada masa itu di bawah kekuasaan raja Bone ke-7, La Tenrirawe BongkangE Matinroe ri Gucina (1560-1578).

Konflik antara dua kerajaan ini berkelanjutan seolah-olah diwarisi oleh raja-raja Makassar dan Bone yang akan membawa akibat buruk bagi keduanya ketika menghadapi musuh dari luar. Namun pedagang dari luar seperti niagawan-niagawan dari Pahang, Patani, Johor, Campak, Minangkabau, dan Jawa tidak terpengaruh oleh permusuhan ini.

Dalam Lontara Goawa Tallo disebut, bahwa kepada Raja Gowa diajukan permohonan oleh Nakoda Bonang (dalam lontara itu disebut orang Jawa) untuk memperoleh tempat kediaman di Makassar.

Nakoda Bonang ketika menghadap baginda, mempersembahkan sepucuk Kamaleti (bedil), 80 junjungan "belo" sekayu sekelat, sekayu baledru dan setengah kodi cindai. Nakoda Bonang mengajukan 4 macam permohonan. Permohonan tempat kediaman itu, dikisahkan sebagai berikut:

“Agar pekarangan tempat kediaman kami, tidak dimasuki tanpa pemberitahuan kepada kami. Agar rumah tempat kediaman kami, tidak dimasuki dengan begitu saja. Agar kepada kami tidak dikenakan peraturan “Nirappung” bilamana kami berbuat kesalahan”. Raja Gowa menerima permohonan Nakoda Bonang dan berkata “Sedangkan kerbauku bila telah turun ke air, bila bebannya berat janganlah engkau melakukan pembunuhan dalam kerajaanku di luar pengetahuanku”. (G.J. Wolhoff, 26)

Atas kebijakan raja Gowa itu maka pedagang-pedagang Melayu diberikan tempat kediaman di sekitar benteng utama Somba Opu, di kampung Mangalekana, tempat kediaman syahbandar kerajaan.

Dalam naskah lontarak huruf serang berbahasa Melayu milik Imam Bojo disebutkan bahwa migran Melayu datang di tahun 1548 yang dipimpin oleh “seorang Kapten Kapal Jawa” yang bernama “Nakoda Bonang”. Mereka meminta kepada Raja Gowa Tunipallangga (1548-1566) agar para pedagang-pedagang asal Melayu diizinkan tinggal di Somba Opu. Mereka juga eminta perlindungan dan jaminan keamanan di kawasan itu, ada pun permintaan Nakoda Bonang kepada Raja Gowa adalah:

**Jangan memasuki halaman kami tanpa seizin kami
Jangan naik ke rumah tanpa seizin kami
Jangan memperlakukan hukuman “Nigayung” pada anak-anak kami
Jangan memperlakukan hukuman Nirappung bila ada di antara kami yang bersalah**

Keempat point merupakan hal teroterikal dan kekebalan diplomatik atas pedagang-pedagang Melayu yang dikeluarkan oleh kerajaan Gowa abad ke-16 ini dapat menjadi petunjuk betapa majunya jaringan perdagangan ketika itu. Perjanjian ini juga dapat dianggap sebagai satu kesepakatan politik dalam diplomasi perdagangan tertua di Indonesia Timur.

Dalam satu dialog ketika perjanjian itu akan disyahkan Gowa bertanya kepada Nakoda Bonang.

“Berapa jenis (orang) yang kau maksudkan dalam permintaan itu” Nakoda Bonang. “Semua kami yang bersarung ikat (Ma’lepa baraya) Mereka adalah orang Pahang, orang Petani, orang Campa, orang Minangkabau dan Orang Johor”.

Sejak saat itulah orang-orang Melayu menetap di Makassar. Banyak di antara mereka kemudian menjadi petinggi di Kerajaan Gowa. Jabatan Syahbandar, Juru tulis, dan penasehat raja didominasi oleh orang Melayu.

Pada masa pemerintahan I Mario Gau itu pula orang-orang Portugis memohon tempat kediaman untuk berniaga di Makassar. Mereka mendirikan perwakilan-perwakilan dagang. Banyak di kalangan pembesar kerajaan mempelajari peradaban dan bahasa Portugis dari orang-orang Portugis sendiri yang menetap di bandar Makassar. Karena makin ramainya pedalaman, terutama yang membawa barang dagangannya dari negeri-negeri sekitar Makassar seperti beras, kayu hitam, damar dan sebagainya, maka di sekitar daerah sebelah timur benteng Somba Opu menjadi tempat tinggal mereka. Perkampungan itu dinamakan Bontoala. Bontoala meliputi seluruh tempat yang tidak termasuk daerah benteng Somba Opu, Ujung Pandang dan Panakkukang. Letaknya agak jauh dari pantai. Juga di perkampungan Bontoala itu berdiam banyak bangsawan Makassar dan para petani yang mengerjakan sawah kerajaan yang bernama Karebosi, (sekarang lapangan olah raga di kota Makassar).

Berkembangnya kota pelabuhan Makassar pada jaman I Mario Gau ditandai oleh pemisahan jabatan syahbandar yang tadinya dirangkap oleh Tumailalang kerajaan. Begitu pentingnya kedudukan syahbandar di Makassar, maka tugas jabatan ini dalam lontara (Daeng sabandaraka Mks), diperinci sebaik-baiknya. Ketika dalam tahun 1626 Amanna Gappa menyusun kembali hukum pelayaran bagi orang Bugis/Makassar, maka tugas syahbandar itu ditetapkannya kembali yang intinya berasal dari jaman Daengta ri Mangalekana Sabannaraka (yang dituangkan di Mangalekana) I Mangambari Kare Mangaweang. Tugas-tugas syahbandar itu antara lain sebagai berikut:

“Adapun engkau syahbandar, berkewajiban memungut bea dari pedagang yang baru tiba di pelabuhan negerimu, agar banyak bea (diperoleh) negerimu. Oleh karena engkau, syahbandar, disertai tugas memasukkan hasil negeri ke dalam perbendaharaan raja. Engkau dalam hal itu wajiblah engkau berhati-hati, bagaikan ibu-bapak para pedagang. Ladenilah anakmu dengan kejujuran menurut hukum”.

Alat perlengkapan kerajaan yang ditempatkan dalam kota Makassar adalah alat-alat pertahanan, peraturan-peraturan dalam negeri, serta pembagian tugas untuk alat-alat kekuasaan, maka dapat dikatakan bahwa baginda I Mario Gau telah meletakkan dasar-dasar perkembangan kota niaga Makassar, yang masih akan disempurnakan oleh pemangku-pemangku kekuasaan zaman kemudian.

Pada masa pemerintahan I Taji Barani Daeng Marompa, Karaeng Data, raja Gowa ke 11, terjadi perang antara Kerajaan Gowa dan Bone. Raja ini memimpin sendiri laskarnya ke Bone dan menyerang Kerajaan Bone. Dalam pertempuran ini I Taji Barani tewas dalam pertempuran. Laskar Gowa bercerai-berai meninggalkan jenazah baginda di tempat pertempuran.

Raja Bone ke-7, Latenrirawe Bongkanngge adalah raja yang mashur kebijaksanaannya dalam mengendalikan kerajaan. Kemasyuran itu ditunjang oleh peran penasehat baginda yang bergelar Kajor laliddong. Kajao Laliddong sebagai penasehat baginda, adalah seorang diplomat ulung pada jamannya menasehatkan agar jenazah almarhum raja Gowa ke-11 Tunibatta dikembalikan ke Gowa dengan penuh upacara kebesaran. Baginda Raja Bone La Tenrirawe Bongkanngge berkenan atas nasehat itu. Baginda pun mengutus beberapa orang pembesar kerajaan Bone, di antaranya adalah Arung Teko, arung Berru, arung Lamoncong dan arung Sanrego.

Jenazah raja Gowa ke-11 disambut dengan penuh kebesaran pula di kerajaan Gowa. Maka para pembesar Kerajaan Gowa pun kagum terhadap kebesaran hati raja Bone menghormati musuhnya. Hanya 40 hari lamanya baginda Tunibatta menduduki tahta kerajaan Gowa. Karena baginda gugur

terpancung di medan perang, maka baginda diberikan nama anumerta "Tunibatta" (= orang yang tertetak).

Setelah upacara perkabungan berlangsung dilakukanlah perundingan perdamaian antara Kerajaan Gowa dan Bone. Dalam perdamaian itu, pihak Kerajaan Gowa diwakili oleh Mangkubumi Kerajaan Gowa/Raja Tallo I Mappaka'tana Daeng padulung Tumenanga ri Makkowayang didampingi oleh I Maggorai Daeng Mammeta, putra mahkota kerajaan Gowa, yakni putra Tunibatta. Di pihak lain raja Bone diwakili raja Bone La Tenrirawe Bongkange. Raja ini didampingi oleh Kajao Laliddong seorang ahli diplomasi Kerajaan Bone. Perundingan itu berlangsung di Caleppa Bone. Dalam perundingan itu Kajao Laliddong memegang peranan yang amat menentukan. Hasil-hasil perundingan itu antara lain:

- a. Kerajaan Bone menuntut kembalinya daerah-daerah yang telah ditaklukkan oleh orang Gowa pada peperangan-peperangan yang lalu, pada jaman raja Gowa ke-9 Tumapa'risi Kallonna. Ke sebelah barat sampai sungai Walannae, dan ke sebelah utara sampai negeri Ualaweng.
- b. Sungai Tangka (perbatasan antara Bone dan Sinjai) menjadi perbatasan kedua kerajaan, Gowa dan Bone. Sebelah selatan sungai menjadi daerah Gowa dan sebelah utaranya menjadid aerah Bone.
- c. Negeri Cenrana, menjadi daerah kerajaan Bone ke-5 La Tenrisukkin dari raja Luwu yang bernama raja Dewa, yang menguasai negeri itu. (Lontarak Bulu-Bulu Sinjai milik Petaa Bau di Tondong)

Perjanjian penghentian permusuhan ini, oleh Raja Gowa lazim disebut "Ulukanaya ri Caleppa" (persepakatan di Caleppa). Setelah perjanjian itu disepakati maka kedua pihak yang ikut dalam perundingan itu berangkat ke Gowa dan dilakukanlah upacara penobatan raja Gowa ke-12 terhadap manggorai Daeng Mameta, di alam benteng Kale-Bone di Bukit Tamalate.

Baginda raja Gowa ke-11 Tunibatta, tak banyak berjasa untuk kerajaannya, termasuk ibu negeri kerajaannya Makassar. Akan tetapi satu hal yang perlu dicatat bahwa berkat kebijaksanaannya dan pandangan jauh dari Jajo Lalindong, maka dapatlah diredakan (walaupun untuk sementara waktu saja) dendam kesumat yang berlarut antara orang Gowa dan Bone. Keadaan itu menyebabkan pergaulan antara orang-orang Makassar dan Bugis yang berkunjung ke Makassar untuk maksud berniaga bertambah ramai adanya. Perniagaan laut antar pulau di Nusantara makin banyak dilakukan baik oleh kapal-kapal/perahu orang Makassar maupun orang Bugis. Dalam perniagaan bersama semenjak itu seolah-olah ditetapkan suatu konvensi antara mereka bahwa armada niaga orang Makassar kebanyakan mengharungi laut sebelah timur Nusantara sedangkan armada niaga orang Bugis, kebanyakan melakukan pelayaran ke bagian barat Nusantara. Itulah sebabnya di kemudian hari, maka jejak-jejak kebesaran jaman bahari orang Bugis dapat dijumpai di negeri-negeri pesisir Kalimantan, Tanah Melayu dan Aceh dan daerah bagian barat lainnya di Nusantara ini. Jejak-jejak kebesaran jaman bahari orang Makassar dapat dijumpai di bagian timur Nusantara, seperti di Ternate, Ambon, Salaparang, Sumbawa, Bima dan sebagainya dan kabarnya sampai ke Marege (Australia).

3.4 Masa Pemerintahan Tunijallo (1565-1590)

Tunijallo naik tahta menggantikan ayahanda menjadi Raja Gowa ke-12. Ia memperkokoh persatuan dan persahabatan dengan kerajaan Bone. Untuk itu mereka menyepakati perjanjian persekutuan itu dinyatakan antara lain: bahwa musuh-musuh salah satu di antara dua kerajaan (Gowa dan Bone), menjadi musuh bersama kedua kerajaan. Orang-orang Gowa yang datang ke Bone, diperlakukan dan berperilaku seperti di negerinya sendiri. Perjanjian persekutuan itu dikokohkan dengan meletakkan simbol kebesaran kedua kerajaan berdampingan. Kelewang kebesaran kerajaan Gowa yang bernama "saudanga" diletakkan berdampingan dengan "La Tea ri Duni", kelewang kebesaran kerajaan Bone, di dalam

kamar tempat pemujaan dewata di istana Raja Gowa, di dalam benteng Kale Gowa di Bukit Tamalate. (Lontarak Bone Milik Andi Mapanyukki)

Pada hakekatnya perjanjian itu sudah pernah diadakan oleh raja Gowa ke-9. Perjanjian persahabatan itu ditandatangani oleh Raja Gowa, Tumapa'risi Kallonna dengan Raja Bone ke-4 la Ulio BoteE. Tetapi perjanjian yang disepakati oleh raja Tunijallo ini, dapat dianggap suatu aliansi yang melebihi perjanjian persahabatan seperti sebelumnya.

Dorongan persekutuan itu dimungkinkan karena raja Gowa ke-12 ini telah bergaul dalam waktu yang cukup lama (2 tahun) dengan raja Bone dan lingkungan pembesar-pembesar kerajaan Bone dan Gowa. Dalam lontarak orang Bugis Makassar, bahwa sebelum baginda menduduki tahta kerajaan Gowa dalam usia 20 tahun, baginda pernah tinggal di Kerajaan Bone di bawah perlindungan raja Bone dan lingkungan istana. Kepergian baginda ke Bone, karena dimurkai oleh mertua baginda (Raja Gowa ke-10). Tunipalangga Ulaweng. Adapun sebab-sebab mengapa baginda menapat murka adalah karena diketahui bahwa baginda memelihara perempuan yang tidak berkenan pada hati raja Gowa ke-10. Yaitu, ketika Raja Gowa ke-10 Tunipalangga melakukan penyerangan ke Bone, baginda masih berdiam di Bone. Setelah Tunapalangga mangkat ia pun dipanggil kembali ke Kerajaan Gowa oleh ayahnya. Delapan hari sesudah pamannya itu mangkat barulah ia tiba di Gowa. Delapan hari sesudah pamannya itu mangkat barulah ia tiba di Gowa, ia berangkat bersama ayahnya memerangi Kerajaan Bone.

Setelah persekutuan itu terjadi, maka terciptalah ketentraman dalam kedua kerajaan Gowa dan Bone. Dendam kesumat dalam lingkungan keluarga kedua raja dapat diredakan, dan tercipta hubungan persahabatan yang membesarkan hati kedua pihak. Dalam masa tentram itu, baginda mencurahkan segenap perhatiannya kepada penyempurnaan kehidupan politik dalam negeri. Benteng-benteng pertahanan kerajaan di pantai Makassar (Somba Opu, Panakkukang dan Ujung Pandang) diperkuat dengan meriam

yang dahsyat daya pemusnahannya. Penulisan catatan-catatan kerajaan dilakukannya dengan cermat. Penulisan lontara juga mengalami kemauan-kemajuan, mengikuti perkembangan penulisan kesusastraan di tanah Bugis, terutama di Bone yang dilakukan oleh para cerdik pandai orang Bugis, di bawah pimpinan Kajo Laliddong.

Kemajuan armada-armada perang dan niaga makin pesat. Orang-orang Portugis yang berdiam di Makassar pun makin bertambah jumlahnya. Pedagang-pedagang dari negeri-negeri Melayu makin meningkatkan usaha perniagaannya. Berita-berita tentang kehidupan negara-negara di kepulauan Nusantara pun makin banyak yang sampai ke raja Gowa. Raja mengutus duta-duta ke negeri-negeri tetangga, ke Jawa, Sumatra, Malaya, dan Maluku, Timor dan sebagainya.

Akibat pengenalan yang baik raja Gowa itu maka baginda pun menjalin persahabatan dengan Raja Mataram Sutawijaya (Senapati) (1575-1601). Perjanjian persahabatan dibuat pula dengan raja-raja Banjarmasin, Maluku, Timor, Johor. Dalam tahun 1580, baginda mendapat kunjungan kenegaraan dari Sultan Ternate, Babullah. Baginda menerima dan menjamu tamunya itu di istana kerajaan dalam benteng Somba Opu. Dengan sultan ternate itu disepakati perjanjian persahabatan antara kedua kerajaan. Kesultanan Ternate menyerahkan kembali kepada kerajaan Gowa pulau Selayar, yang sebelumnya itu di bawah kekuasaan Ternate. Ketika sultan Ternate berkunjung ke negeri-negeri yang menjadi daerah kekuasaannya di Sulawesi Tengah dan Selayar, sempat pula ia menyebarkan agama Islam, terutama dibagian Sulawesi Tengah.

Orang-orang Melayu yang sudah mendapat tempat di kampung Mangalekana semanjak raja Gowa ke-10 Tunipalangga (1546-1565) oleh raja Gowa ke-12 Tunijallo didirikan mesjid. Inilah mesjid pertama yang didirikan di Sulawesi Selatan. Tempat mesjid itu didirikan di Kampung Mangalekana. Pedagang-pedagang Melayu yang sudah memeluk agama Islam, dalam pergaulannya dengan orang-orang Makassar mengajarkan pula agama itu pada mereka. Orang Melayu ebrusaha pula mendatangkan ualam-ulama Islam dari negeri-

negeri asal mereka untuk lebih menggiatkan penyebaran Islam di kalangan penduduk Makassar. Keadaan aman dan tentram ini dapat dipelihara lebih sepuluh tahun lamanya.

Keadaan damai dan tentram itu, dipergunakan oleh Raja Bone La Tenrirawe Bongkange untuk menanamkan pengaruhnya lebih mantap kepada negeri-negeri tetangganya, terutama negeri-negeri Bugis. Wajo pada ketika itu berada dalam kekuasaan Gowa, dan Soppeng pun berada dalam pengaruh kerajaan Gowa. Keadaan itu menyebabkan keduanya berusaha mendekati kerajaan Bone, untuk meminta bantuan melepaskan diri dari kekuasaan Gowa atas kerajaan mereka. Soppeng dan Wajo bersama-sama siap siaga menghadapi kemungkinan agresi Gowa.

La Ica Matinroe ri Addenenna, Raja Bone; La Mungkace Taudemang Arung Matoa Wajo dan La Mappaleppe, Datu Soppeng bersama-sama menyepakati suatu perjanjian pertahanan bersama di kampung Bunne, negeri Timurung (Bone utara). Kesepakatan itu lazim disebut Lamumpatue ri Timurung (1582) (sebagai simbol pengukuhan persepakatan, Lamun Patue di Timurung), perjanjian ini disebut Tellu Bocco yaitu puncak kerajaan besar Bugis.

Persekutuan Tellu Bocco ini membawa akibat-akibat dan konsekwensi-konsekwensi yang besar dan menentukan bagi sejarah daerah ini. Menurut kedudukan politik kerajaan-kerajaan yang bersekutu ini, adalah sesuatu keharusan untuk mempertahankan diri sebagai kerajaan yang merdeka terlepas dari tekanan-tekanan dari kerajaan lain yang selalu berkeinginan untuk menguasai negeri-negeri yang dianggapnya lemah. Pada garis besarnya persekutuan Tellu Bocco itu, berarti:

1. Bagi kerajaan Bone, suatu usaha meningkatkan kewaspadaan. Karena suatu negeri/kerajaan tetangga yang lemah yang dikuasai oleh kekuatan besar dari luar, berarti juga secara langsung atau tidak langsung memberi kesempatan kepada yang menguasai negeri-negeri tetangga itu untuk secara mudah melakukan intervensi lebih lanjut; terhadap dirinya. Kedudukan Soppeng dan Wajo keduanya

sebagai kerajaan-kerajaan tetangga Bone yang dikuasai oleh Gowa sebagai kerajaan besar. Membiarkan hal itu berkelanjutan, berarti membiarkan Gowa senantiasa menodongkan senjata di depan dada kerajaan Bone yang sedang dalam konsolidasi. Selain itu dengan Lamumpatua ri Timurung juga berarti memberikan kepada kerajaan Bone kedudukan utama dalam menggalang atau dalam rangka membangun suatu kerajaan Bugis yang lebih besar dan lebih kuat, untuk menghadapi supermasi kerajaan Gowa.

2. Bagi kerajaan-kerajaan Wajo dan Soppeng, berarti suatu pembebasan diri dari dominasi kerajaan Bone yang tumbuh dengan pesatnya. Bagi mereka niscaya akan lebih baik bersahabat dengan tetangga yang kuat daripada berlindung dan mengharapkan usaha penyelamatan dari kekuatan kerajaan Gowa yang letak geografisnya jauh dari mereka. Menghadapi kenyataan ini, bagi kerajaan Gowa berarti suatu ancaman langsung terhadap supermasinya yang telah tertanam sejak lama. Kerajaan wajo dan Soppeng, harus dianggap sebagai kerajaan-keajaan bawahan yang melakukan pemberontakan terhadap kekuasaan kerajaan Gowa. Sikap kerajaan Gowa tak mungkin lain daripada menghukum mereka, (Tellu Bocco). Karena Bone telah menjalin persekutuan dengan kerajaan Gowa jauh sebelumnya, maka Tellu Bocco dianggap telah melanggar kehormatan kerajaan Gowa

Dalam keadaan demikian, Gowa tak ingin berdiam diri. Berdiam diri berarti membiarkan dikepung dan akhirnya dikuasai dan dibinasakan. Permusuhan antara dua kerajaan (Bone dan Gowa) yang sudah dapat diredakan selama sepuluh tahun, dikobarkan kembali. Dengan keyakinan lebih baik mendahului daripada didahului, maka Gowa membuka babak peperangan baru, yang lebih besar dan lebih panjang.

Dalam tahun 1583, raja Gowa melancarkan serangan terhadap kerajaan wajo. Pasukan-pasukan kerajaan Wajo melakukan perlawanan dengan bantuan kekuatan-kekuatan pasukan dari Soppeng dan Bone, serangan Gowa dapat dipukul mundur dan tak membawa hasil seperti diharapkannya.

Dua tahun kemudian, yakni dalam tahun 1585, kerajaan Gowa melakukan serangan besar-besaran terhadap Kerajaan Bone. Serangan itu dapat ditangkis dengan kekuatan yang telah dipersiapkan oleh Tellu Bocco. Serangan-serangan Gowa yang mengalami kegagalan dan kekalahan di setiap front yang dibuka oleh pasukan-pasukan kerajaan Gowa, dihadapi dengan tangguh oleh pasukan-pasukan Tellu Bocco dengan gagah berani. Akhirnya, pasukan-pasukan kerajaan Gowa, yang sudah payah menempuh perjalanan yang jauh dan terpukul pada tiap-tiap front pertempuran kembali ke pangkalannya masing-masing untuk suatu konsolidasi selama lima tahun.

Dalam keadaan kerajaan Gowa kepayahan, Tellu Bocco mempergunakan kesempatan itu untuk memukul balas Gowa. Tellu Bocco merasa telah mempunyai cukup kekuatan untuk melancarkan serangan-serangan balasan ke tempat-tempat pertahanan kerajaan Gowa di sepanjang pesisir selatan jazirah ini. Kekuatan Gowa cukup tangguh untuk menangkis serangan dan memukul musuh di tempat pertempuran dalam negeri mereka. Kekuatan pertahanan Gowa di pusat-pusat kota seperti Makassar, Kale Gowa, Barombong, Tallo dan sebagainya masih merupakan kekuatan-kekuatan perang yang sukar ditandingi keampuhannya.

Lima tahun kemudian, yakni dalam tahun 1590, raja Gowa melancarkan lagi serangan ke Wajo. Akan tetapi serangan itu kandas di tengah jalan, karena baginda diamuk di tengah perjalanan, ketika berlayar ke Pare-Pare. Maksud baginda melakukan penyerangan ke Wajo, tapi di tengah pelayaran ke Pare-Pare mendadak diamuk oleh seorang pengikutnya yang bernama I Lolo Tamakkana yang tidak lain adalah saudara sesusuan baginda sendiri. Baginda mangkat ketika itu juga. Oleh karena itu kepada baginda diberi nama anumerta Karaeng Tunijallo' (Raja yang diamuk). Pemerintahan Tunijallo selama 25 itu, banyak yang telah diperbuat untuk kemajuan negeri dan segenap rakyatnya pula sangat mencintai baginda.

3.5 Masuknya Agama Islam di Makassar

Raja Gowa ke-13 bernama lengkap I Tepu Daeng parambung Karaeng ri Bontolangkasa Tunipasulu putra Tunijallo.

Tunipasulu ketika itu masih muda. Dua tahun setelah dinobatkan baginda dipecat dari jabatannya oleh Dewan Kerajaan. Setelah beliau dipecat, maka berangkatlah beliau ke Luwe di Luwu lah beliau masuk Islam. Dua puluh empat tahun setelah dipecat ia wafat di Buton pada tanggal 5 Juni 1617.

Adapun alasan mengapa Tunipasulu diturunkan dari jabatannya sebagai raja seperti diceritakan dalam Lontarak Gowa/Tallo, adalah karena banyak perbuatan baginda yang sewenang-wenang, seperti membunuh orang tanpa peradilan, mengganti pejabat-pejabat kerajaan sesuka hatinya dan tidak sesuai dengan azas-azas dan ketentuan-ketentuan kerajaan.

Berkenaan dengan perlakuan Tunipasulu yang tidak adil dan sewenang-wenang itu, maka banyaklah orang terkemuka dalam kerajaan yang meninggalkan Makassar, menyingkir ke negeri lain. Pedagang dari Jawa dan tanah Melayu banyak meninggalkan bandar niaga Makassar.

Baginda menyerang kerajaan Bone di Mare' dan menaklukkan Daeng Marewa di Lakuku. Dikalihkannya juga Bulu'Loe, (Lontarak Harian Gowa Tallo). Tunipasulu di samping menjadi raja Gowa, juga menjadi raja di Tallo. Itulah sebabnya orang Maros mengangkatnya sebagai raja yang pertama-tama. Tunipasulu pulalah yang mula-mula dikalangan raja-raja Makassar yang menyukai bedil kecil (pistol), baju besi, pedang dan keris panjang.

Untuk Makassar sebagai bandar niaga, tak ada yang baginda lakukan kecuali ketakutan di kalangan para pedagang yang datang dari negeri lain. Oleh karena itu untuk masa kurang lebih 2 tahun perniagaan merosot dan keramaian bandar Makassar menurun.

Pada masa pemerintahan I Manngerangi Daeng Manrabbia yang bergelar Sultan Alauddin Tumenanga ri Gaukanna raj Gowa ke-14 agama Islam diterima sebagai agama resmi kerajaan. Sultan Alauddin dinobatkan menjadi raja ketika baru berusia 7 tahun. Itulah sebabnya sebelum dewasa maka pemerintahan kerajaan dijalankan oleh Mangkubumi/Raja Tallo

yang bernama I Malingkaang Daeng Manyonri' Karaeng Katangka, karaeng Matoaya, Tumenanga ri Agamana atau nama keislamannya disebut Sultan Abdullah Awalul Islam. Mangkubumi inilah yang memegang peranan yang penting sekali dalam usaha mengembalikan keharuman dan kejayaan yang hampir punah di bawah kekuasaan raja ke-13, Tunipasulu. Banyak penulis-penulis Barat yang menulis bahwa raja Gowa itu ialah Karaeng Matoaya itu sendiri.

H.J. De Graaf misalnya, menulis dalam *Geschiendenis van Indonesia*, bahwa Karaeng Matoaya, Tumenanga ri Agamana, menaklukkan seluruh Sulawesi dan daerah-daerah sekitarnya. Disebut pula bahwa dalam tahun 1603, raja Gowa dan saudara perempuannya memeluk agama Islam. Raja itu bernama Karaeng Matoaya Tumenanga ri Agamana.

Dalam lontarak harian Gowa dan Tallo dilukiskan bahwa banyak peristiwa penting terjadi dalam masa pemerintahan baginda Sultan Alauddin. Misalnya pembangunan masjid yang diprakarsai oleh Mangkubumi/Raja Tallo Karaeng Matoaya. Peranan Karaeng Matoaya, selain sebagai mangkubumi juga bertindak sebagai kepala negara. Tidak heranlah apabila baginda dan Mangkubuminya menjadi dwi tunggal dalam membawa kerajaan Gowa ke puncak kejayaannya. Baginda didampingi oleh Mangkubumi, Karaeng Matoaya, selama kurang lebih 43 tahun lamanya.

Peristiwa-peristiwa terpenting dalam masa pemerintahan baginda, dapat dicatat sebagai berikut:

1. Penerimaan Islam sebagai agama kerajaan

Sesungguhnya agama Islam sudah sampai di Makassar, sejak raja Gowa ke-10 Tunipalangga (1546-1565), yaitu ketika baginda memberi ijin kepada pedagang-pedagang Melayu dengan perantaraan nakoda Bonang, untuk menetap di Mangalekana (Somba Opu). Raja Gowa ke-12 Tunijallo telah mendirikan sebuah masjid (1565-1590) bagi orang-orang Islam di Mangalekana. Dr. J. Noorduyn berpendapat bahwa pertengahan abad ke-16 agama Islam maupun agama Kristen sudah sampai

ke Sulawesi Selatan. Tetapi penyebaran agama Katholik sesudah itu tidak diteruskan lagi oleh Portugis, sehingga pengaruhnya hilang lagi, dan pada jaman itu belum juga ada orang Bugis Makassar masuk Islam.

Apakah benar belum ada orang Makassar dan Bugis memeluk agama Islam pada waktu itu, masih perlu penyelidikan lebih mendalam lagi. Akan tetapi jelas bahwa di antara orang Bugis Makassar pada jaman itu, sudah ada yang memeluk agama Nasrani (Katolik) melalui pedagang-pedagang Portugis yang juga menyebarkan agama itu. Kalau kepada para pedagang Melayu dapat diberikan ijin beberapa hak istimewa sejak raja Gowa ke-10, apakah tidak terdapat alasan untuk berpendapat bahwa hubungan persaudaraan antara pemeluk-pemeluk agama Islam para kaum bangsawan dan sesama pedagang di kalangan orang Makassar maupun rakyat jelata jauh lebih baik daripada dengan orang Portugis, sehingga kesempatan untuk penyebaran agama Islam kepada orang Makassar, tentulah lebih mudah dapat diterima daripada agama Kristen yang dibawa oleh orang Portugis.

Orang-orang Makassar bersahabat dengan orang-orang Portugis, tentu tidak dengan tanpa *reserve*, karena para pedagang Makassar yang sampai ke negeri-negeri Islam pun membawa berita tentang perilaku yang kurang menyenangkan dari orang Portugis terhadap orang-orang Melayu, Jawa dan Maluku, yang sejak dahulu sebelum kedatangan Portugis dan Kristen telah menjalin persaudaraan yang akrab dan saling menghormati.

Raja Gowa dan Tallo menerima Islam dengan resmi sebagai agamanya menurut Lontara Gowa-Tallo, ialah pada malam Jum'at, 9 Jumadil-awal 1014 (H) atau tanggal 22 September 1605. Dinyatakan bahwa Mangkubumi Kerajaan Gowa/Raja Tallo I Malingkaeng Daeng Manyonri mula-mula menerima dan mengucapkan kalimat syahadat dan sesudah itu barulah raja Gowa ke-14 Mangarangai Daeng Manrabbia.

Dua tahun kemudian, seluruh rakyat Gowa dan Tallo dinyatakan memeluk agama Islam, dengan upacara sembahyang

Jum'at bersama yang pertama di masjid Tallo pada tanggal 9 November 1607. Pada waktu yang sama di Bandar Makassar, pedagang-pedagang Melayu dan orang-orang Makassar yang sudah memeluk Islam di sekitar Benteng Somba Opu, di masjid Mangallekana juga diselenggarakan sembahyang Jum'at dan doa syukur. Dalam khotbah didoakan keselamatan baginda dan kesempurnaan kota raja Makassar sebagai ibu kota kerajaan Islam yang ternama di Sulawesi Selatan.

Adapun ulama Islam yang mengislamkan kedua raja tersebut dan rakyatnya ialah Abdullah Ma'mur Khatib Tunggal (kemudian lazim disebut Dato'ri Bandang). Beliau berasal dari kota tengah (Minangkabau). Beliau mengajar syariat Islam sebagai langkah dalam da'wah dan penyebarannya. Beliau dibantu oleh dua orang rekannya yang juga berasal dari Sumatra untuk menyebarkan Islam di Sulawesi Selatan.

Dua orang itu ialah:

1. Khatib Sulaiman, kemudian dikenal dengan nama Dato' Patimang. Beliau bertugas menyebarkan agama ini di Tana Luwu. Raja Luwu yang mula-mula memeluk agama Islam Lapatu Were Daeng parabiung, dan setelah masuk Islam namanya menjadi Matinroe ri Ware'.
2. Khatib Bungsu, kemudian dikenal dengan nama Dato'ri Tiro. Beliau mengajarkan Islam melalui ajaran Tasawuf, di daerah Tiro, Bulukumba dan sekitarnya sesuai dengan keinginan penduduk di tempat-tempat itu yang menyukai faham kebatinan.

Setelah kerajaan Gowa-Tallo menjadikan Islam sebagai agama resmi kerajaan, maka timbullah hasrat sesuai dengan tuntutan syariat Islam yang diterimanya sebagai kebenaran yang harus disebar ke seluruh pelosok negeri, kerajaan-kerajaan tetangga dan raja-raja negeri sahabat. Dengan demikian maka Makassar mendapat kehormatan menjadi pusat penyebara Islam di Sulawesi Selatan pada permulaan abad ke-XVII. Sesuai dengan konvensi raja-raja Bugis-Makassar yang sudah ada semenjak dahulu kala, yaitu suatu ikrar (=Paseng) di antara

mereka, barang siapa di antara mereka menemukan jalan yang baik maka hendaklah menyampaikan hal yang baik yang ditemukannya itu kepada yang lain.

Sesuai dengan tuntutan syariat dan sejalan dengan konvensi itu, maka raja Gowa menyampaikan jalan yang lebih baik itu kepada keajaan-kerajaan Bugis.

3.6 Masuknya VOC di Makassar

Pada masa pemerintahan I Manuntungi Daeng Mattola, Kareng Lakiung, sultan Malukussaid, Tumenangan ri Papambatuna Raja Gowa ke-15. VOC mulai membuka perwakilan dagang di Makassar. Raja ini memerintah dari tahun 1639-1653. Nama gelar Sultan Malikussaid, diperoleh baginda dari mufti Kerajaan Arab, karena jasa baginda mengembangkan agama Islam di Makassar.

Dalam pemerintahannya berbagai sistem birokrasi pelabuhan dan bea cukai diperbaiki. Salah satu di antaranya adalah menerima sebuah naskah dari perwakilan VOC untuk Makassar, yaitu G.G. Van Diemen menerima satu salinan yang ditandatangani dan dibubuhi segel oleh Sultan Alauddin selaku *confirmatie* (pengukuhan) tanda persahabatan antara Gowa dan VOC. Atas diterimanya itu maka Van Diemen memerintahkan untuk memberikan kenang-kenangan bukti persahabatan.

Namun setelah Van Diemen mempelajari keadaan di Kerajaan Gowa, ia berpendapat bahwa "*den vreedde me Macassar niet stabiel of dure konde blijven om verschedere redenen*" (bahwa perdamaian dengan Makassar tidak stabil atau bersifat lama). Karena itu Van Diemen dikuuhkan sebagai *bewindvoerder* (pucuk pimpinan VOC).

Perdagangan Makassar dengan seram berjalan terus dan Malaka tetap dikunjungi oleh perahu-perahu Makassar, selain membawa barang-barang dagangan juga untuk memperoleh hubungan persahabatan dengan bangsa-bangsa lain yang dapat memajukan perkembangan agama Islam di kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan.

Dalam menjalankan pemerintahan, Sultan Alauddin didampingi oleh Mangkubumi Kerajaan Gowa, I Mangada'cina Daeng Sitaba, Karaeng patingalloang Tumananga ri Bontobiraeng. Sultan Malikussaid menerima tahta Kerajaan Gowa, ketika kerajaan telah mengembangkan daerah kekuasaannya yang sangat luas dan disegani oleh kawan maupun lawan. Akan tetapi kerajaan yang demikian jaya zamannya itu, sudah mulai berada di ambang pintu peperangan-peperangan yang menentukan hari kemudiannya. Pihak Belanda, di bawah pimpinan Gubernur Jenderal Van Diemen, walaupun sudah mengadakan perjanjian perdamaian yang kekal, namun sudah diperkirakan oleh Van Diemen sendiri bahwa perdamaian itu tidak akan stabil dan tidak akan panjang usianya. Stabil tidaknya perjanjian perdamaian itu tergantung pada:

1. Kepentingan Belanda dan kesempatannya untuk pada suatu waktu dapat memusatkan kekuatan untuk menghancurkan perdamaian itu.
2. Kemampuan Kerajaan Gowa, memelihara kekuatan tempurnya dan kekukuhan perdamaianya dengan kerajaan-kerajaan Bugis di Sulawesi Selatan.

Jika pemerintah Belanda merasa bahwa kedudukannya sudah kuat dan tak terpecah-pecah lagi, niscaya perjanjian perdamaian yang sudah disetujuinya itu akan dilupakan. Terhadap faktor kedua, bilamana kebulatan perdamaian di kalangan kerajaan-kerajaan Bugis dan Makassar tetap utuh, maka Belanda akan ragu-ragu untuk memulai serangannya. Dengan demikian antara faktor-faktor yang pertama dan kedua, harus dikaitkan satu sama lain sebagai kondisi yang saling menentukan (Harri A. Poeze; 1991, 5).

Sultan Hasanuddin yang bergelar I Mallombasi Daeng Mattawang, Karaeng Bontomannape, Tumenanga ri Balla'pangkana adalah Raja Gowa ke-16. Sulatan Hasanuddin memerintah Gowa dalam tahun-tahun 1653-1669. I Mallombasi Daeng Mattawang lahir dari salah seorang istri Sultan Malikussaid bernama I Sabbe Lo'mo Tukontu, putri raja

bawahan Gowa di Laikang, pada tanggal 1 Juni 1631. Apabila Sultan Malikussaid tidak mengamankan pengangkatan baginda maka niscaya Sultan Hasanuddin tidak akan menduduki tahta Kerajaan Gowa, karena dianggap baginda bukanlah Putra Mahkota. Banyak pembesar dan kaum bangsawan kerajaan pada mulanya kurang menyenangi pengangkatan itu. Akan tetapi Mangkubumi Kerajaan Gowa, Karaeng Pattingalloang yang merupakan tokoh utama yang tak ada saingannya dalam kerajaan dipandang dari segala sudut yang menyokong Sultan Hasanuddin untuk menduduki tahta kerajaan, maka suara-suara oposisi lambat laun tidak menjadi permasalahan. Hal ini disebabkan di kalangan kaum bangsawan tinggi yang dapat menjadi pewaris-pewaris tahta kerajaan, tak seorang pun merasa dapat melebihi kecakapan, bakat dan kemampuan I Mallombasi Daeng Mattawang untuk mengendalikan pemerintahan kerajaan yang pada masa itu berada dalam keadaan yang sungguh-sungguh genting menghadapi ancaman-ancaman dari VOC.

Pihak VOC setelah mengetahui mangkatnya Sultan Malikussaid dan diangkatnya Sultan Hasanuddin menjadi Raja Gowa, mengharapkan bahwa suasana yang tegang antara Gowa dan Belanda dapat lebih diredakan, karena mengetahui bahwa Sultan Hasanuddin adalah seorang yang mempunyai pandangan maju lebih daripada yang dipunyai oleh raja-raja sebelumnya. Pengalaman baginda dalam pergaulan dengan orang-orang asing dan rakyatnya sendiri menunjukkan bahwa harapan pemerintah VOC untuk dapat dirintis perdamaian kembali itu adalah sesuatu yang diperhitungkan.

Akan tetapi apa yang menjadi harapan pemerintah VOC itu rupanya hanyalah harapan belaka, karena suasana yang dihadapi oleh Sultan Hasanuddin ketika menerima jabatan dari ayahandanya sudah demikian parah sehingga sukar sekaligus merubah kebijaksanaan yang sudah berlangsung. Sementara itu, Mangkubumi Kerajaan, Karaeng Pattingalloang masih merupakan tokoh yang sangat menentukan jalan kebijaksanaan itu. Udara ketegangan tak mungkin dapat diredakan bilamana Pemerintah VOC sendiri selalu menambah ketegangan itu dengan berbagai macam kegiatan penaklukan kerajaan-kerajaan

sahabat di sekitar Kerajaan Gowa. Perlawanan Mujira di Seram yang mendapat bantuan armada dan pasukan-pasukan dari Makassar, walaupun perlawanan itu telah dijalankan dengan sehebat-hebatnya, pihak Belanda di bawah pimpinan De Vlaming van Oudshoorn, pada akhirnya dapat memadamkan perlawanan itu dalam tahun 1655.

Dalam bulan April 1655, seangkatan armada Kerajaan Gowa di bawah pimpinan Sultan Hasanuddin sendiri melakukan penyerangan terhadap orang-orang Belanda yang menduduki Buton. Sebelum penyerangan itu sebagian kapal-kapal perang Belanda telah meninggalkan perairan Buton. Sebagian armada yang ada di perairan Buton itulah yang mempertahankan diri dari serangan armada Gowa yang dahsyat. Karena tak dapat mempertahankan diri lebih lama maka pimpinan armada Belanda yang diserang itu meledakkan segala persediaan amunisi yang ada. Ledakan-ledakan itu menyebabkan tewasnya semua pasukan Belanda yang ada di Buton. Setelah perlawanan Belanda di Buton itu dapat dipatahkan seluruhnya, maka Sultan Hasanuddin bersama armadanya kembali ke Makassar.

Sebelum terjadi serangan armada Gowa ke Buton itu, Mangkubumi Kerajaan Gowa, karaeng Pattingalloang yang amat masyur itu mangkat pada tanggal 15 September 1654. Ia diganti oleh putranya yang bernama Karaeng Karunrung menjadi Mangkubumi Kerajaan Gowa. Karaeng Karunrung dikenal di kalangan para bangsawan Kerajaan Gowa sebagai seorang yang gagah perkasa, yang sangat sukar melunakkan sikap yang sudah diambilnya. Karaeng Karunrung dikenal berjiwa agresif dan tidak mengenal damai. Jiwa agresif yang dimiliki oleh Karaeng Karunrung ini sedikit banyak mempengaruhi kebijakan umum Sultan Hasanuddin dan langkah-langkah yang hendak diambilnya, terutama dalam menghadapi masalah kestabilan politik dalam negeri. Baginda selalu memperhitungkan dengan cermat benih yang senantiasa timbul dan membangkitkan pemberontakan orang Bone yang merasa dijajah oleh Gowa sejak beberapa tahun yang lalu. Baginda mengetahui, bagaimana aspirasi yang tumbuh di kalangan orang Bone yang menjadi tawanan kerajaan Gowa bertahun-tahun lamanya. Sebelum baginda naik tahta, persahabatan pribadi dan

pergaulan akrab telah di jalin dengan para bangsawan Bone yang keluarganya menjadi tawanan kerajaan Gowa. Di antara mereka terdapat Le Tenritatta yang menjadi sahabat akrab I Mallombasi Daeng Mattawang.

Dalam lontara yang berjudul “Kappla’ Tallumbatuwa”, yang menceritakan tentang pertempuran Raja Gowa dan Belanda di perairan Makassar, digambarkan bahwa La Tenritatta adalah anak raja Gowa sendiri yang dipelihara dan dibesarkan bersama-sama I Mallombasi Daeng Mattawang. Maka tidak mengherankan apabila dalam menghadapi dan menjalankan kebijaksanaan terhadap orang Bone, baginda sangat cermat, untuk menghindarkan segala kemungkinan permusuhan yang dapat berkobar menjadi peperangan yang hanya akan berakibat merugikan kerajaan Gowa, dalam menghadapi kekuatan Belanda.

Raja Bone La Tenritatta To Erung, yang terkenal dengan sebutan Aruppalakka, adalah putra sulung dari putri Raja Bone ke-11 La Tenriawe Matinrowe ri Bantaeng. Ayahanda La Tenritatta ikut dalam peperangan melawan Sultan Allaudin ketika terjadi peperangan pengislaman Bugis. Diceritakan (cerita rakyat di kalanga orang Bugis) bahwa nenek dan ayahanda La Tenritatta di hukum mati oleh Raja Gowa dengan cara menumbuk mereka. Oleh karena itu La Tenritatta sangat menaruh dendam kepada orang Gowa.

Keutuhan dalam negeri sangat menentukan kekuatan untuk mempertahankan diri dari serangan Belanda. Sultan Hasanuddin dikenal mempunyai sifat pandai bergaul dengan semua kalangan baik Makassar maupun Bugis. Ini merupakan faktor pendukung integrasi dua suku bangsa itu. Karena pertimbangan ini pulalah Sultan Malikussaid menunjuk Hasanuddin menjadi penggantinya. Maka ketika Sultan Hasanuddin memerintah Gowa kerajaan-kerajaan Bugis yang berlandung padanya diperlakukan sama dengan yang diberikan kepada rakyat kerajaan Gowa sendiri. Kebijakan ini rupanya kurang didukung oleh Mangkubumi Karaeng Karunrung yang ternyata memperlakukan orang Bugis, terutama orang Bone tetap sebagai orang jajahan (=ata). Permusuhan dalam negeri

pun hidup kembali. Hal ini berkembang menjadi jurang yang sangat dalam memisahkan kedua suku bangsa itu. Selain memelihara keutuhan kerajaan-kerajaan Bugis-Makassar menjadi perhatiannya, Belanda yang telah menyatakan perang pun harus diwaspadainya.

Pihak Belanda, setelah selesainya persoalan Majira di Seram mengambil inisiatif untuk mendekati Kerajaan Gowa melalui siasat diplomatik yang lebih lunak. Penaklukan melalui peperangan akan memakan biaya yang besar. Lagi pula kekuatan VOC harus dicurahkan selain untuk keamanan Maluku sebagai sumber rempah-rempah juga dalam menghadapi kerajaan-kerajaan Nusantara lainnya, seperti Banten yang tiap saat dapat saja menggoncangkan kedudukannya di pangkalan-pangkalan dagang di Tanah Jawa. Selain itu, permusuhan Belanda dengan Portugis juga membutuhkan kekuatan besar, terutama dalam rangka menghabiskan pengaruh Portugis di seluruh Nusantara dan merebut kedudukan utama Portugis di India dan Malaka.

Oleh karena itu maka Raad van Indie, mengirim lagi Gezant ke Makassar untuk melakukan perundingan-perundingan. Keputusan mengirim Gezant itu diambil oleh Belanda pada tanggal 23 Oktober 1655. Gezant atau duta Belanda itu ialah Willem van der Beek, bekas Gubernur Belanda di Maluku didampingi oleh seorang temannya berkebangsaan Armenia bernama Choja Sulaiman. Kedua utusan Belanda itu diterima oleh Sultan Hasanuddin di dalam Kasteel Somba Opu. Setelah dilakukan perundingan antara kedua belah pihak, maka pada tanggal 28 September 1655, dicapai suatu perjanjian perdamaian baru (*Corpus Diplomatum dell biz.* 8284). Isi perjanjian perdamaian itu antara lain, bahwa semua pasukan-pasukan Makassar di Maluku ditarik kembali, dan dilakukan tukar menukar tawanan. VOC juga berjanji, jika Gowa berperang tidak boleh campur tangan. Dan bahwa musuh Kompeni bukanlah musuh raja Gowa. Tentu saja yang dimaksud dengan pragraf ini adalah orang-orang Portugis yang sedang terlihat dalam perang hebat dengan Belanda di Eropa dan di kepulauan Nusantara (Andaya: 1981, 28-34).

Batavia sangat tidak puas dengan perjanjian itu, akan tetapi apa hendak dikata. Duta van der Beek berada dalam keadaan yang lemah dan harus mengalah. Sementara itu perdagangan rempah-rempah dengan Seram dan Hitu makin meningkat saja. Hal ini menjengkelkan Gubernur Jendral Maetsuycker di Batavia. Keadaan itu memaksa VOC mengutus lagi Willem Bastingh ke Makassar, dengan membawa satu ultimatum = lebih baik berada dalam perang terbuka daripada hidup damai yang dibuat-buat.

Sultan Hasanuddin menjawab surat itu dengan nada yang sama kerasnya. Dikatakannya bahwa VOC harus membongkar benteng yang didirikan di Manado, karena Sulawesi Utara termasuk daerah taklukan Kerajaan Makassar.

Setelah nyata sikap Sultan Hasanuddin menghadapi maksud-maksud Belanda itu, maka pihak Belanda memilih perang. Maka segera dipersiapkan sebuah armada yang terdiri atas 31 buah kapal perang dengan 2.600 orang tentara. Ekspedisi itu dipimpin oleh Mr. Johan van Dam dibantu oleh opperkoopman Johan Truytman. Tidak banyak diketahui tentang pertempuran ini. Dikatakan bahwa van Dam mendaratkan pasukan pada tanggal 12 Juni dan segera menyerang benteng Panakkukang dan mendudukinya.

Mengenai pertempuran ini, disebut juga dalam Sejarah Gowa, karangan Abdulrazak Dg. Patunru. Beliau mengatakan bahwa dalam bulan Januari dan Februari 1660. Belanda mengirim sebuah armada besar yang dipimpin oleh Mr. Johan van Dam dari Batavia dengan maksud menyerang Gowa. Mula-mula armada Belanda itu berlayar langsung ke Ambon sebagai suatu muslihat untuk memancing, supaya armada Gowa terpicat ke sana yang kemudian setelah pelabuhan ibu kota Somba Opu kosong dari pertahanan, dengan mudah armada Belanda berbelok ke perairan Makassar untuk menyerang Gowa. Dalam bulan Juni 1660, berangkatlah dari Ambon armada tersebut ke Somba Opu. Sewaktu armada itu tiba di Somba Opu, mulailah mereka melepaskan tembakan-tembakan meriam ke arah benteng Panakkukang yang melindungi Somba Opu, ibu

kota Kerajaan Gowa. Armada itu terdiri atas 22 buah kapal dengan 1064 serdadu Belanda dan 1700 orang serdadu pembantunya yang terdiri atas orang-orang Jawa, Madura, Ambon dan lain-lainnya. Tembak menembak antara Belanda dan pasukan-pasukan meriam dari Benteng Panakkukang berlangsung dengan hebatnya. Sementara itu armada Belanda melakukan gerakan-gerakan tipu menuju ke utara, seolah-olah hendak menyerang benteng Somba Opu, tempat kedudukan sultan. (Andaya; 1981, 34-38)

Oleh karena pada waktu itu pasukan-pasukan Kerajaan Gowa menyangka bahwa Belanda benar-benar hendak menyerang benteng tersebut, maka dengan cepat sebahagian besar pasukan Gowa yang ada dalam benteng Panakkukang dan sekitarnya, pergi ke Benteng Somba Opu untuk memberikan bantuan di sana. Hanya sebagian kecil dari pasukan Gowa tinggal dalam benteng Panakkukang. Pada saat itu juga pasukan-pasukan Belanda mengadakan serangan secara besar-besaran ke Benteng Panakkukang. Dalam waktu yang sangat singkat, yaitu pada bulan Juni 1660, tentara Belanda berhasil merebut dan menduduki Benteng Panakkukang. Tentara Gowa dalam benteng bertempur habis-habisan, tidak mau menyerah hidup. Pertempuran berlangsung sengit dua hari lamanya. Dari kedua belah pihak jatuh banyak korban, tewas dan luka-luka. Untuk mencegah bertumpahnya darah lebih banyak, maka kedua belah pihak yang berperang mengadakan gencatan senjata sementara waktu dengan maksud berunding menuju ke arah tercapainya perjanjian perdamaian yang sungguh-sungguh.

Dalam buku Dr. H.J. de Graaf, *Geschiedenis van Indonesia*, disebut antara lain, bahwa dalam tahun 1660, kota Makassar dibombardir oleh armada VOC di bawah pimpinan Truytman. Kapal-kapal Portugis di pangkalan Makassar dihancurkan. Benteng Panakkukang dihantam dan direbut oleh VOC. Lebih 2.000 orang Portugis di daratan Makassar, diperintahkan meninggalkan Makassar.

Berhubung dengan waktu penyerangan yang oleh Dr. F.W. Stapel hanya disebut tanggalnya saja yaitu 12 Juni (tanpa tahun), maka ada yang menduga bahwa penyerangan armada

Belanda di bawah pimpinan Van Dam dan Truytman itu berhasil merebut benteng Panakkukang pada tanggal 12 Juni 1656. Demikian juga perjanjian perdamaian sesudah jatuhnya Benteng Panakkukang diratifikasi pada tanggal 1 Desember 1656.

Kami cenderung untuk menyokong pendapat bahwa tahun penyerangan dan didudukinya benteng Panakkukang, adalah tanggal 12 Juni 1656, dengan dua alasan:

1. Perjanjian yang ditandatangani antara Sultan Hasanuddin dan Willem van der Beek, tanggal 28 Desember 1656, sangat tidak memuaskan itu lebih lama berarti hanya akan menguntungkan Portugis, yang telah dikalahkannya dengan merebut Malaka pada tahun 1641. Hal itu berarti bahwa kekuatan pasukan Belanda yang dapat dikerahkan untuk menduduki Makassar tidak usah menunggu sampai tahun 1660.
2. Pemberontakan Tobala dan Aruppalakka, terjadi dalam bulan Agustus tahun 1660. Apabila penaklukan VOC atas benteng Panakkukang itu terjadi dalam bulan Juni 1660, niscaya pasukan yang dikerahkan oleh Gowa untuk menumpas pemberontakan itu akan payah sekali. Benteng Panakkukang diserahkan kembali kepada Makassar sesudah ratifikasi perjanjian perdamaian 1 Desember 1660, sedangkan pemberontakan Tobala terjadi ketika benteng Panakkukang sedang diperbaiki dan penggalian parit di sekitar benteng itu dilakukan. Oleh karena itu pula maka menurut pendapat kami, ratifikasi perjanjian perdamaian itu pun jatuh pada tanggal 1 Desember 1656.

Selanjutnya Dr. F.W. Stapel dalam bukunya *Gaschiedenis van Nederlandsch Indie*, dengan mengutip dari Corpus Diplomatik deel, 2 blz. 168-171, menyatakan bahwa raja Gowa meminta diadakannya gencatan senjata. Van Dam mendesak Sultan Hasanuddin untuk mengirim utusan ke Batavia dan merumuskan suatu perjanjian perdamaian. Van Dam lalu merobe dan menjadikan benteng Panakkukang sebagai benteng Belanda dan kembali ke Jakarta disertai oleh Karaeng Popo dengan beberapa orang anggota delegasi lainnya. Di Batavia

Karaeng Popo bersama dengan Gubernur Jendral Maetsuyker menandatangani suatu accord (perjanjian). Menurut Corpus Diplomaticum, isi perjanjian itu antara lain berbunyi:

- 1. Makassar tidak boleh campur tangan dalam soal Buton, Maluku, Manado dan pemberontakan-pemberontakan di daerah Ambon.**
- 2. Tempat itu termasuk Banda, tidak boleh ditangani oleh orang-orang Makassar.**
- 3. Orang Portugis dilarang berdagang di Makassar.**
- 4. Belanda boleh menetap di Makassar.**

Benteng Panakkukang dikembalikan jika semua syarat-syarat perjanjian itu dipenuhi. Perjanjian itu diratifikasi pada tanggal 1 Desember, Jan Barra dan sembilan orang pembantunya ditinggalkan oleh Van Dam di Makassar dan menjadi wakil dari VOC pada tanggal 1 Desember 1660, di mana Sultan Hasanuddin menandatangani perjanjian itu.

BAB IV

ASPEK PERDAGANGAN DAN SARANA TRANSPORTASI

4.1 Makassar Sebagai Bandar Niaga

Kemasyhuran kota Makassar tidak lepas dari politik kerajaan Gowa yang menempatkan Makassar sebagai pusat perdagangan. Gowa tampil sebagai kerajaan besar dibuktikan dengan adanya ekspansi kerajaan ini ke berbagai kerajaan lain di Sulawesi Selatan, bahkan di Nusantara bagian timur.

Pada masa pemerintahan Tumapa'risi Kallona Kerajaan Gowa mulai mengadakan perluasan kekuasaan ke kerajaan Bugis. Hal itu bertujuan untuk membentuk jaringan perdagangan antara daerah pedalaman dengan pusat niaga Makassar.

Kerajaan Gowa mulai membuka hubungan dagang dengan bangsa Portugis melalui diizinkan mereka membuka perwakilan dagang di Makassar, meskipun kedatangan mereka disertai pula dengan penyebaran agama Nasrani. Para petinggi kerajaan bergaul dan bahkan belajar bahasa Portugis pada mereka.

Kedatangan bangsa Portugis membuat pelabuhan menjadi ramai, dan perhubungan dengan negeri-negeri pedalaman pun diperluas terutama dalam hal perdagangan. (Pelras, 1977, 253)

Kehadiran Makassar sebagai kota niaga diikuti pula oleh penyusunan sistem administrasi dan birokrasi negara maritim

Kerajaan Gowa yang kuat. Pada saat itu mulai ditempatkan seorang petugas Syahbandar untuk membantu raja menangani pemerintahan Kerajaan Gowa. Kekuatan militer kerajaan Gowa juga dibangun dan dilengkapi, karena faktor keamanan bandar merupakan unsur vital dalam pengembangan.

Dapat dikatakan bahwa munculnya Gowa sebagai kerajaan maritim tidak dapat dipisahkan dari faktor ekonomi. Keahlian dalam pembuatan perahu seperti di Tanjung Bira yang menjadi andalan kapal perang kerajaan merupakan faktor penentu bagi pertumbuhan sebuah kerajaan maritim.

Paroh pertama dari abad ke-17 Makassar dianggap sebagai pusat perdagangan di Indonesia bagian timur. Pada waktu itu Makassar memegang supremasi perdagangan sesudah Jawa Timur, yaitu tempat berkumpul barang-barang dagangan terutama rempah-rempah dari Maluku untuk selanjutnya dikirim ke barat melalui pedagang-pedagang Melayu yang berpusat di Malaka. (Andaya; 1981, 22-28)

Perdagangan dikuasai sepenuhnya oleh raja dan kaum bangsawan sebab memang di tangan mereka inilah otoritas perdagangan berada. Raja Tallo sendiri telah menempatkan seorang agennya di Banten sehingga lambat laun bangsawan-bangsawan Makassar banyak yang terjun ke perdagangan dengan memanfaatkan pelayaran.

Aktivitas perdagangan dan pelayaran itulah yang menjadi faktor utama bagi raja Gowa mengadakan ekspansi seperti Buton, Selayar, Seram, Buru, Timur, Bima, dan Flores. Tujuan pokoknya adalah supaya daerah-daerah yang ditaklukkannya itu mengakui Gowa berhak penuh sebagai pembeli utama barang-barang dagangan mereka. Dengan cara itu diharapkan bahwa bandar Makassar mampu melayani permintaan saudagar-saudagar asing untuk berbagai kebutuhannya.

Sistem pelayaran dan perdagangan Makassar tidak terlepas dari sistem pelayaran dan perdagangan di Asia dan Eropa pada abad ke-16. Sistem ini disebut *partnership* atau sistim *commenda*. Sistim tersebut melibatkan raja, kaum bangsawan

dan orang kaya ikut dalam berbagai usaha pelayaran dan perdagangan. Tetapi mereka bukanlah pedagang yang sebenarnya, sebab mereka hanya berfungsi sebagai pemilik saham, sedangkan pelaksanaannya adalah para pedagang atas nama raja ataupun bangsawan pemilik modal itu. Sebagai pemegang saham raja atau bangsawan berhak memperoleh keuntungan yang pembagiannya diatur dalam suatu perjanjian bagi laba. Pedagang dan pelaut yang melakukan pelayaran niaga di Asia Tenggara dan Asia Timur menempatkan Makassar sebagai kota pelabuhan internasional pada akhir abad ke-16 dan pertengahan kedua abad ke-17.

Hal lain yang menjadi faktor penting perkembangan Makassar sebagai kota pantai adalah faktor teknologi. Gowa sebagai kerajaan maritim memiliki konsep kelautan yang jelas, teknologi transportasi di laut dan alat penangkapan ikan tumbuh dan berkembang. Hukum pelayaran dan perdagangan diciptakan, administrasi pelabuhan disempurnakan dengan mengangkat Syahbandar. Teknologi perbentengan mulai dikembangkan atau sistim pelayaran dan perdagangan menjadi pengetahuan yang sangat penting artinya bagi pertumbuhan Makassar sebagai kota maritim.

Pertumbuhan Makassar sebagai kota pantai dapat dibagi menjadi beberapa tahap sesuai dengan perkembangan jalur-jalur perdagangan internasional dan munculnya arus-arus besar dan perubahan-perubahan politik di Indonesia.

Tahap pertama berkaitan dengan *zone-zone* perdagangan pada abad ke-7 sampai abad ke-15. Kenneth Hall, membagi masa awal ini ke dalam 6 *zone* perdagangan internasional yang dianggap memiliki pengaruh besar bagi pertumbuhan kegiatan perdagangan dan sekaligus berpengaruh bagi pertumbuhan kota pantai. (Kenneth Hall; 1983,63) *Zone* perdagangan pertama mencakup wilayah kegiatan perdagangan yang berpusat di daerah Cina Selatan. Jalur perdagangan yang melakukan tukar menukar barang dari bandar satu ke bandar lainnya, terutama di samudra bagian timur Tendaya, Luzon, Mindano, dan Borneo.

Dari kontak perdagangan ini terjalinlah hubungan dengan beberapa daerah pantai di Nusantara, terutama di pulau Jawa.

Zone perdagangan kedua yaitu *zone* perdagangan yang dikuasai oleh pedagang Jawa yang berpusat di pantai utara Jawa Timur. Daerah itu mempunyai hubungan langsung dengan pusat perdagangan di Maluku, Sulawesi Selatan, sepanjang pantai Kalimantan dan pantai timur Sumatera, yang kemudian bertemu dengan *zone* perdagangan lain di Asia Tenggara, terutama yang berpusat di Malaka. Akibat dari perhubungan ini, Malaka menjadi pusat perdagangan sedangkan pelabuhan-pelabuhan di Sumatera hanyalah tempat ekspor merica. Malaka masuk ke dalam rute perdagangan rempah-rempah (cengkeh dan pala) dari Maluku ke India. Sebelumnya rute itu dari Maluku ke Jawa Timur dan dari sana ke India.

Zone perdagangan keempat mencakup wilayah perdagangan Alexandria dengan bandar-bandar pentingnya yang ada di pantai Mediterania Timur dan pantai-pantai Timur Tengah. *Zone* kelima mencakup kawasan perdagangan di daerah Mediterania yang dikuasai oleh pedagang-pedagang Italia. *Zone* terakhir adalah wilayah perdagangan yang terentang dari semenanjung Liberia di bagian barat Mediterania pantai Eropa Barat sampai ke pantai Laut Utara dan ke Eropa Timur. Pada bagian terakhir ini perdagangan dikuasai oleh jaringan perdagangan Hanse.

Pertumbuhan kota Makassar dalam zone-zone perdagangan di atas sebenarnya betumpu pada dua faktor yang paling menentukan, yakni faktor dari dalam dan faktor dari luar. Faktor dari dalam, yaitu berkembangnya dengan pesat kerajaan kembar Gowa Tallo sebagai kerajaan yang menghimpun dan melindungi negeri orang-orang Makassar di sepanjang pesisir jazirah selatan Sulawesi. Pertumbuhan itu didorong pula oleh adanya ancaman-ancaman dari arah daratan Sulawesi Selatan yakni berkembangnya kerajaan-kerajaan Bugis, seperti Soppeng, Wajo dan Bone yang menanam pengaruhnya di sepanjang pantai utara teluk Bone. Sedangkan faktor dari luar yaitu kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara untuk tujuan berdagang.

Ditemukannya jalan menuju negeri penghasil rempah-rempah dan timbulnya persaingan-persaingan antara bangsa-bangsa yang melakukan perniagaan itu ikut memacu pertumbuhan Makassar.

Pertumbuhan tahap kedua berkaitan dengan adanya perubahan zone perdagangan di wilayah Indonesia Timur setelah jatuhnya Blambangan ke tangan kekuatan Islam. Portugis mengalihkan perhatiannya ke Makassar karena sumber beras di Jawa hilang bersama jatuhnya Blambangan tadi, sementara jalan masuk menuju Maluku tertutup oleh monopoli Belanda. Hal ini mengakibatkan pelabuhan Makassar menjadi semakin penting karena hampir semua arus pelayaran dan perdagangan Nusantara singgah di pelabuhan ini. Munculnya Bacukiki, yakni pelabuhan kerajaan Siang dan Suppa di pantai selat Makassar yang pernah berjaya menjadi pelabuhan niaga Internasional pada abad 15 telah membuat pelabuhan Makassar terpacu olehnya. Pada abad ke-16 kerajaan Gowa-Tallo berkembang dan memindahkan keramaian pelabuhan Bacukiki, dengan segenap perlengkapan, dan mungkin saja ahli-ahli dari Bacukiki ikut membangun Makassar menjadi pelabuhan niaga Internasional.

Pertumbuhan tahap ketiga dapat dikatakan sebagai tahap peningkatan peran *zone-zone* perdagangan Nusantara. Pada pertengahan abad ke-17 kota Makassar mengangkat citra Sulawesi Selatan sebagai wilayah yang diperhitungkan dalam perpcaturan politik di Nusantara. Pada zaman kejayaan itu, Makassar tidak hanya menjadi kekuatan ekonomi yang diperhitungkan di Nusantara, tapi juga menjadi tempat pertumbuhan ilmu pengetahuan dan teknologi. Tercatat, umpamanya kehebatan raja Gowa, Sultan Malikussaid. Juga populer ke manca negara kecendekiawanan Karaeng Pattingalloang yang mampu menguasai beberapa bahasa asing seperti: Portugis, Spanyol, Inggris, Perancis dan Arab. Sultan Malikussaid menjadi semakin terkenal karena mampu mengatasi masa-masa gawat di Makassar akibat adanya pergolakan dalam negeri dan perubahan-perubahan mendasar dalam hubungan internasional sejak kedatangan bangsa Barat

di Nusnatara. Ada 4 kebijaksanaan yang ditempuh, Sultan Malikussaid dalam mengatasi dalam negerinya, yaitu:

1. Membangun kekuatan militer dengan mengadopsi teknologi persenjataan baru dari orang Eropa.
2. Mengembangkan produksi beras sebagai komoditas ekspor ke Maluku
3. Menarik perdagangan melalui sistem pelabuhan terbuka, bebas bea cukai dan sikap jujur terhadap segala bangsa asal keamanan tidak terganggu.
4. Menghormati otonomi daerah takluknya (terutama Bugis) dan pembagian tugas dalam negeri (terutama antara Gowa dengan Tallo).

Tentang munculnya kota-kota pantai dan pengaruh situasi kolonial Abdurachman Surjomihardjo menulis sebagai berikut:

Bermula dari sebuah kompleks penguasa setempat dan jalan raya, maka berdirilah kantor-kantor pemerintah asing dan benteng. Kemudian muncul pemukiman Eropa. Daerah sekitar kota menjadi usaha seorang Eropa dalam perkebunan pertanian, industri, dan berdirilah gudang-gudang serta pelabuhan-pelabuhan. Para pengrajin Bumiputra mendapat tempat di lingkungan yang miskin sejalan dengan perkembangan industri. Kota kemudian menjadi pusat pemerintahan asing yang merupakan bagian yang lebih luas dalam kompleks politik kolonial. Kota tradisional walaupun merupakan salah satu faktor saja dalam kota, namun tetap merupakan tempat ziarah yang ditandai adanya upacara-upacara tahunan umum maupun khusus bagi golongan tertentu. Golongan imigran baru pun mulai berdatangan menjadi penduduk kota, yang kemudian mendorong kegiatan perdagangan di dalam maupun antar kota.

Tampaknya pertumbuhan Makassar sebagai kota pantai erat hubungannya dengan deskripsi di atas, dan ada beberapa petunjuk yang dapat membenarkan argumen ini, yakni Makassar daerah terbuka untuk semua bangsa.

Ada anggapan di kalangan masyarakat pantai yang menyatakan bahwa “negara kami terbuka untuk semua bangsa”. Hal ini telah dijadikan dasar bagi raja-raja Gowa untuk menolak tindakan Belanda yang melarang orang-orang asing lainnya bedagang di wilayah kerajaan Gowa. Konsep keterbukaan ini pada umumnya berlaku universal bagi masyarakat pantai manapun di dunia. Sekalipun demikian masih ditemukan keunikan yang dapat membedakan sifat keterbukaan masyarakat pantai Makassar dengan masyarakat lainnya seperti dikemukakan oleh Raja Gowa ketika dipaksa oleh Belanda untuk tidak lagi melakukan pelayaran dan perdagangan baik di wilayah kerajaan Gowa sendiri maupun di perairan Maluku. Konsep itu adalah:

Tuhan Yang Maha Kuasa telah menciptakan bumi dan lautan. Bumi telah dibagi-bagikan di antara manusia, begitu pula lautan telah diberikan secara umum. Tidak pernah kami mendengar bahwa pelayaran di lautan dilarang bagi seseorang. Jika Belanda melakukan larangan itu, maka itu berarti bahwa Belanda seolah-olah mengambil nasi dari mulut orang lain. demikianlah pendirian kami.

Prinsip ini dipegang teguh oleh raja, kaum bangsawan serta rakyat di dalam menghadapi masalah-masalah kelautan. berdasarkan prinsip ini pula keinginan Belanda untuk memonopoli perdagangan ditolak oleh Sultan Gowa dengan alasan bahwa pelayaran ke arah manapun di Nusantara harus terbuka buat setiap kapal dan tak boleh ada perjanjian apapun yang bisa melarang perahu Makassar melayari perairan ini.

Sejak pertengahan abad ke-16 ketika orang-orang Melayu dari semenanjung Malaka datang ke Makassar, bandar ini bertambah ramai. Apa lagi setelah saudagar-saudagar dari pantai utara Pulau Jawa juga berniaga ke Makassar. Sesudah Malaka jatuh ke tangan Portugis, mulailah berdatangan orang-orang dari Melayu, Johor, Pahang, Patani dan menetap di Makassar. Kepergian mereka ke Makassar kemungkinan besar didorong oleh perasaan tertekan oleh penjajah Portugis yang juga

menyebarkan agama Nasrani. Keadaan ini menambah ramainya Makassar. Peranan Makassar sebagai pusat perdagangan meningkat dan bersamaan dengan itu Makassar pun jadi pusat penyebaran agama Islam. Sejak itu Makassar menjadi permukiman multi etnik, terdiri dari suku-suku di Sulawesi Selatan dan para pendatang dari Malaka dan Jawa.

Keramaian bandar Makassar mencapai puncaknya pada pertengahan abad ke-17 ketika bandar ini menjadi tempat transit barang dagangan dari timur dan barat Nusantara. Saat itu Makassar telah memiliki jalur perhubungan dengan berbagai daerah, dalam dan luar negeri. Pada umumnya daerah-daerah yang masuk dalam jalur hubungan pelayaran diikat dengan suatu perjanjian persahabatan yang sering diwujudkan dalam bentuk tukar menukar barang, kunjung mengunjungi dan perkawinan.

Daerah-daerah yang mempunyai hubungan dengan Makasar adalah Johor, Patani, Minangkabau, dan Aceh di pulau Sumatra, Gresik, Jepara dan Banten di Pulau Jawa dan Banjarmasin di pulau Kalimantan. Di sebelah timur hampir seluruh pulau-pulau penting seperti Maluku, Tidore, Banda dan ternate punya hubungan dengan Makassar. Dengan bangsa asing, khususnya Portugis juga terjalin hubungan yang baik. (Andaya; 1981, 29)

4.2 Kondisi Perdagangan dan Sistem Pertukaran Barang

Kerajaan Gowa mulai bangkit di bawah Raja Gowa ke IX Karaeng Tumaparisi Kallonna. Periode ini (1512-1548) sangat penting artinya terutama bagi sejarah Maritim Indonesia Timur. Karaeng Tumaparisi Kallonna yang menjadikan kerajaan Gowa beralih secara formal, dari tradisi agraris ke tradisi maritim. Hal ini ditandai oleh dipindahkannya pusat kekuasaan dari pedalaman ke kawasan pesisir, yaitu dari Tamalate ke Somba Opu di Muara Sungai Jeneberang. Perpindahan pusat kekuasaan dan perubahan tradisi kerajaan Gowa dari kerajaan agraris ke kerajaan Maritim, dibarengi pula denan pengangkatan Daeng Pamatte sebagai Sabannare (syahbandar) kerajaan Gowa yang pertama. Ketika Raja Gowa ke XI Mario Gau Daeng Bonto

Karaeng Lakiung (Tumpalaangga) berkuasa 158-1566, Somba Opu menjadi pusat perdagangan utama di Indonesia Timur. Selama kurun waktu 1550-1669, Somba Opu ibukota kerajaan Gowa merupakan salah satu di antara kota dagang utama di Asia Tenggara, kota-kota dagang lainnya adalah Ayuthia (Siam) 1450-1469, 1620-1688, Pegu 1472-1581, Malaka 1480-1511, Aceh 1570-167-, dan Banten 1600-1680. (Anthony Reid; 1992, 41-46)

Munculnya pelabuhan Makassar tidak terpisahkan dari usaha kerajaan Gowa membangun diri menjadi kerajaan maritim utama di Sulawesi Selatan. Usaha-usaha itu dilakukan antara lain dengan menguasai daerah-daerah pedalaman Bugis penghasil beras dan hasil hutan. Itulah sebabnya terjadi perang antara kerajaan-kerajaan Bugis di pedalaman dan Makassar di pesisir sejak awal abad 15. Di samping itu Kerajaan Gowa juga menguasai jalur pelayaran dan perdagangan Indonesia Timur dan menjadikan Somba Opu sebagai pelabuhan transito utama bagi perdagangan rempah dari Maluku.

Dalam rangka mewujudkan Somba Opu sebagai pusat perdagangan, Kerajaan Gowa berusaha menjalin kerjasama dan hubungan diplomatik dengan kerajaan-kerajaan luar di Nusantara. Dalam mewujudkan sebagai kerajaan yang kuat, maka tidak ada jalan lain yang dilakukan kecuali membangun angkatan perang dan sistem administrasi pelabuhan yang handal.

Dalam usaha meningkatkan ekonomi kerajaan, juga memperdagangkan budak. Perdagangan budak ini dianggap penting karena dapat memberi penghasilan yang tinggi pada kerajaan tanpa perlu bekerja keras. Budak diperoleh dari penaklukan berbagai kerajaan-kerajaan kecil seperti Tambora, Bima, Tambelu, Taranate, Butung dan kerajaan-kerajaan di Flores dll. (Lontarak Bulu-Bulu milik Paliheng Dg. Mangngatta)

Pengelolaan perdagangan budak sampai tahun 1669 ditangani secara formal oleh kerajaan Gowa dan berbagai kerajaan-kerajaan Bugis. Jaringan perdagangan ini meliputi Kalimantan Utara, Timur, Manggarai, Tanimbar, Sula dan Alor. Budak-budak dari daerah ini diperdagangkan ke Banjarmasin,

ke Palembang, Jambi, Aceh, Johor, Sukadana, dan Batavia, Perdagangan budak ini dilakukan melalui sistim barter dengan berbagai produk luar. Cindai dan sutera adalah dua produk barter yang utama. Dalam lontarak Gowa milik Andi Mappanyukki disebutkan bahwa orang-orang Makassar memperoleh juga budak dari Buton, Ternate, Kepulauan Sulu dan pulau-pulau sekitarnya. Dalam naskah ini disebut bahwa pada tahun 1665, terdapat sekitar 200 armada perahu dagang Makassar yang dilengkapi persenjataan dan prajurit menjelajah di kepulauan Sulu melakukan "penaklukan" dan penangkapan penduduk untuk dijadikan budak. Dalam ekspedisi tahun 1665 orang-orang Makassar memperoleh lebih seribu orang "budak". (H. Sutherland: 1983, 264). Akibat melimpahnya budak di pasaran, terutama yang berasal dari Hindia Belanda khususnya Indonesia Timur dan Bali, muncul kecurigaan di Batavia dan menyebar isu yang mengarah pelarangan agar tidak membeli budak dari Makassar dan Bali. Kecurigaan ini berasal dari dugaan bahwa orang-orang yang diperdagangkan sebagai budak, ternyata bukan budak dalam arti yang sesungguhnya, tetapi orang-orang yang ditangkap secara paksa dengan kekerasan, ditaklukkan, diikat dan dijual sebagai budak. Sekalipun kerajaan Gowa jatuh pada 1669, tetapi jaringan perdagangan budak di Makassar masih berlangsung hingga abad ke-19.

Kota Makassar sampai hari ini masih memperlihatkan sebagai kota dagang. Jika ditelusuri sebagai jalur pelayaran dan perdagangan tradisional Sulawesi Selatan, maka di sepanjang pantai didapati pelabuhan-pelabuhan. Dalam buku *Negarakertagama* disebutkan bahwa Makassar adalah kota maritim utama yang berkembang sejak abad ke-14. Hubungan Jawa dan Makassar, tidak hanya dalam hal pelayaran dan perdagangan. Kebenaran sumber ini memang masih memerlukan dukungan data-data historis yang lebih banyak. Namun demikian yang sangat menarik dari informasi *Negarakertagama* ialah catatan tentang kota Makassar yang mengadakan hubungan dengan Majapahit. *Negarakertagama* menyebutkan kota-kota perdagangan di pantai Selatan Sulawesi, adalah Bantayang (Bantaeng), Luwu (Luwu).

Negarakertagama menyebutkan juga pulau Selayar, Buton, Banggae dan Makassar. Pulau-pulau tersebut dinyatakan sebagai jalur utama ke Timur yang dihubungkan oleh gugusan pulau-pulau Sumba, Solot, Kumir, Galiyao, dengan kepulauan Maluku yang kaya akan rempah-rempah. (Muhammad Yamin, 1945, 56; Pegeaud, 1960, 11.17)

Pelayaran dan perdagangan Jawa ke Makassar juga diperkuat oleh temuan historis berupa tumpukan kayu kepingan perahu layar niaga di pantai pulau Selayar. Perahu layar yang diduga milik saudagar Jawa ini, ditemukan di pantai pulau Selayar, berukir indah dengan motif naga bersayap di bahagian haluan. Di sisi lain dihiasi relief kaligrafi indah bertulis amat jelas "Sultan Abdul Malik Tuban", Apakah perahu itu bernama "Sultan Abdul Malik Tuban" atau nama itu menunjukkan pemiliknya masih memerlukan penelitian yang mendalam, namun yang jelas bahwa Tuban, adalah salah satu di antara kota dagang utama di pantai Utara Jawa. Tuban ketika itu dapat dianggap sebagai satu-satunya bandar niaga Islam Jawa yang masih loyal terhadap kerajaan Hindu yang masih berkuasa di pedalaman Jawa. Sisa/kepingan kapal kayu yang ditemukan di pulau Selayar ini dapat diduga secara pasti berasal dari sebuah dagang Jawa abad ke XVI-XVII.

Selain kepingan kapal dagang Jawa yang berukir indah di Pulau Selayar, kita juga dapat memperoleh berbagai informasi dari ceritera lisan (Folklore) di Tanjung Bira, sebuah perkampungan industri maritim, pusat pembuatan perahu layar di Sulawesi Selatan. Salah satu topik ceritera rakyat Tanjung Bira yang menarik berpusat pada sebuah kuburan saudagar-saudagar orang Jawa yang disebut "Tumancapi" ri Bira. Salah satu bait syair pujaan tentang kuburan saudagar/niagawan Jawa yang terdampar di Bira.

Ketika orang Portugis berkunjung ke Siang sekitar tahun 1540-an, ia telah menemukan suatu jaringan perdagangan dan pelayaran yang sudah berjalan baik di sana. Jaringan ini sudah berjalan sejak lama dengan Johor, Pahang dan Patani. Jaringan perdagangan daerah-daerah ini dengan Siang sudah berjalan sekitar 50 tahun sebelum kedatangan Portugis di Siang (1540)

jadi sekitar tahun 1460-an menjelang akhir abad ke-15. Besar kemungkinan mereka adalah pedagang-pedagang Islam Melayu yang meninggalkan tanah semenanjung pada tahun 1511, setelah Portugis menguasai Malaka. Jaringan perdagangan ini sebenarnya adalah jaringan lama yang sudah dirintis jauh sebelumnya oleh pelaut-pelaut (Bajaus) dari Teluk Sulawesi ke Semenanjung Malaka.

Tome Pires dalam catatan yang dibuatnya tak lama setelah kejatuhan Malaka oleh Portugis tahun 1511, seperti temuan dalam *The Suma Oriental of Tome Pires* (A Castesao 1944). Melukiskan tentang aktivitas pelayaran orang Bajo dan jaringan pelayarannya sebagai berikut:

The island of Macassar are four of five days Journey beyond the island we have describe (Southern Borneo), on the way to the Maluccas. The island are numerous. It is a large country. One side goes op to Buton and Madura and the other extends far up north. They are all heathens. They sya that islands have more than fifty kings. These islands trade with Malaxxa and with Borneo and with Siam and with all the places between Pahang Siam. They are men more like the Siamose than other races. Thair language is on its own, diferent from the others. They are heathens, robust, great warriors, They have many foodstffs.

These men in theses islands are grater theven than any in he world, and they are powerful and havee many paraos. They sail about pludering, from their country up to pegu, to the Maluccas and to Banda, and among all the islands araudn Jawa, and they take women to sea. They have fairs where they disposes of the merchandise they steal and sell the slaves they capture. They run all around the islands of Sumatra.

They are mainly corsairs. The Javanese call them Bajuus and the Malays call them dihis and Cala tes. They take their spols to Jumaia, which is near Pahang, where they sell and have a fair con tinually.

Those who donnot caay on this kind of robbery come in their large well-built pangajavas with mercha dise, they bring manu

foodstuffs very white rice; they bring some gold ... they all wear krisses. They are well built men, They go about the world and everyone fears them, because no doubt great deal of poison (edweapons) and shool with them selves, but every other ship in the country they have in their hands, (Pires. 1994; 226-7-451)

Jalur klasik dirintis oleh orang-orang Bajo paling tidak sejak abad ke-14-15. Pedagang-pedagang Melayu membanjiri dermaga Siang. Merekalah yang berperan aktif mengumpulkan hasil-hasil utama. Sulawesi seperti kayu cendana, berbagai hasil laut, utamanya kulit penyu dan beras. Perang aktif pedagang-pedagang Melayu ini berlangsung lama sampai medio abad ke-16. Dalam transaksi perdagangan, tekstil (cindai dan sutera) merupakan alat tukar utama yang sangat disenangi oleh penduduk pribumi di kawasan ini disamping keramik, perluasan dan alat rumah tangga. Sekalipun kawasan semenanjung Sulawesi Selatan merupakan gudang keramik belum ada keterangan yang pasti bahwa sebelum abad ke-17 pedagang-pedagang Cina sudah berlayar langsung ke pelabuhan-pelabuhan penting di Indonesia Timur. Sumber yang diperoleh hanya menjelaskan bahwa penyebaran keramik, cindai dan sutera di kota-kota pantai Sulawesi seperti Makassar yang dibawa langsung oleh pedagang-pedagang Jawa atau Melayu. Jenis mata dagangan ini terbawa dalam rute pelayaran mereka ke daerah rempah di kepulauan Maluku dan daerah pusat hasil pertanian dan hasil laut di Sulawesi Selatan.

Selain jaringan perdagangan rempah, hasil laut dan beras dalam kurun abad ke 14-15 telah pula jaringan perdagangan hasil tambang. Jaringan perdagangan ini tidak hanya terkenal karena merupakan jalur perdagangan yang sangat tua. Tetapi terkenal karena sifat komoditasnya yang unik, antara Majapahit dan Luwu. Dari Luwu pedagang-pedagang Jawa mengambil biji nikel sebagai bahan dasar pembuatan pamor keris yang sangat maju di Majapahit. Jalur perdagangan biji nikel antara Majapahit dan Luwu dapat dianggap sebagai jalur perdagangan komoditi tambang tertua di Nusantara (Lihat Rouffer 1904: 107.8. Noorduy 1983. 111, atau Pelras 1981. 177)

BAB V

MORFOLOGI MAKASSAR SEBAGAI KOTA DAGANG

5.1 Tata Kota Makassar Sebagai Kota Dagang

Kota pelabuhan ini terletak di tanjung yang dihalangi oleh pulau-pulau kecil di depannya sehingga terlindung dari gelombang air laut. Pelabuhan Makassar terletak di bagian tengah, cukup jauh dari pelabuhan besar lainnya yang ada di pesisir Sulawesi Selatan.

Melalui perniagaan di samping mengalir secara berkesinambungan kegiatan tukar menukar barang dagangan, juga ekspose kebudayaan asing. Melalui jalan perdagangan ini agama Islam masuk ke Makassar. (J. Noorduyn 1964, 21)

Masuknya agama dan kebudayaan Islam yang dibawa para pedagang, mempunyai pengaruh terhadap susunan kota. Pada periode awal Islam di Indonesia berkembang di pesisir-pesisir dan muara-muara sungai besar. Kota-kota seperti Pasai, Pidie, Demak, Cirebon, Banteng, Ternate, Goa Makassar dan Banjarmasin adalah kota-kota maritim yang berkembang karena pengaruh agama Islam.

Pelabuhan Makassar dilihat secara geografis, aman dan baik bagi kapal-kapal yang mengunjunginya, karena pelabuhan itu terlindung oleh gugusan pulau yang disebut Kepulauan Spermonde. Letak pelabuhan itu berada di wilayah pesisiran Vlaarde\ngen. Pada 1803, pelabuhan ini diperbaiki. Panjang

dermaga 278 kaki (sekitar 83,73 M), lebar ke darat 9 kaki (sekitar 2,74 M), dan ke dalam laut 10 kaki 3 inci (sekitar 3,14 M). Melalui dermaga inilah masuk dan keluar barang dagangan yang dibawa baik oleh kapal maupun perahu. Setiap tahun pada periode 1800-1846 pelabuhan ini dikunjungi rata-rata 1-3 jung Cina, 2-8 kapal Eropa, dan 30-80 padewakang. Kapal Eropa biasanya datang pada bulan Desember atau Januari dari Batavia, dan kemudian meneruskan pelayaran ke Maluku pada bulan Februari, sementara jung datang pada bulan Juni dan terakhir meninggalkan dermaga itu pada bulan Agustus. Puncak kesibuan pelabuhan ini adalah ketika padewakang datang pada bulan Juni dan Juli. Setelah jung meninggalkan pelabuhan itu kesibukan mulai berkurang karena padewakang juga mulai meninggalkan dermaga itu, sehingga pada bulan September hingga Desember pelabuhan itu menjadi sepi. Keadaan ini disebabkan pelayaran pada waktu itu bergantung pada keadaan angin muson.

Kapal api untuk kegiatan niaga baru ada pada 1842, yaitu kapal pemerintah. Meskipun kunjungannya tidak terjadwal (1842-1850), namun jalur pelayaran yang panjang: Batavia-Makassar-Maluku, mendorong pemerintah menyediakan sarana penampungan bahan bakar kapal api. Untuk itu dibangun depot batubara di Ujung Tanah, sebelah utara Vlaadingen. Untuk melayani kapal-kapal besar, pada tahun 1848 dibuat jembatan dermaga (zeehoofd atau pier) dari kayu di bagian selatan pelabuhan. Pembuatan jembatan dermaga ini diperlukan mengingat kedalaman laut di dermaga tidak emenuhi persyaratan bagi berlabuh kapal-kapal besar. Ketika pemerintah mengembangkan pelayaran kapal api melalui kontrak dengan Cores de Vries pada tahun 1850 dan semakin banyak kunjung kapal api asing maka dibangunlah dermaga dari kayu untuk berlabuh kapal api di Ujung Tanah yaitu di dekat depot batubara. Dengan demikian kapal-kapal besar dapat dengan mudah melakukan bongkar-muat dan sekaligus mengambil bahan bakar. Di dermaga baru ini juga dibuatkan sebuah jembatan dermaga untuk bersandar kapal dan bongkar-muat barang dan batu bara yang menurut laporan tahun 1866 masih berfungsi baik.

Perluasan area pelabuhan itu berkaitan dengan semakin berkembang dan ramainya kunjungan kapal dan perahu, baik kapal Eropa maupun perahu bumiputra. Kapal dan perahu itu datang dari berbagai penjuru, dari wilayah bahkan juga kapal Eropa dan Amerika yang datang langsung tanpa melalui Singapura atau Batavia.

Grafik ini menggugah perhatian pada beberapa hal, baik menyangkut peningkatan yang drastis dari arus pelayaran perahu bumiputra dan kemerosotannya dan perkembangan pelayaran kapal Eropa. Pertama-tama ingin diungkapkan bagaimana pengaruh arus kunjung perahu bumiputra bagi penyediaan prasarana bongkar-muat atau pelabuhan. Pada dasarnya kedatangan perahu juga mendapat perhatian, namun pilihan yang didahulukan adalah kapal Eropa karena kehadiran perahu bergantung pada pemasaran produksi kebutuhan yang diimpor dari luar dan pembelian produksi mereka. Oleh karena itu setelah 1860 pihak pemerintah mengusahakan prasarana pelabuhan bagi perahu. Pada mulanya usaha membangun pelabuhan untuk *tongkang*. Jenis perahu yang ketika itu digunakan untuk angkutan ternak (sapi, kuda, dan lainnya), ke pelabuhan baru yang dibangun dekat muara Sungai Tello (bekas pelabuhan kerajaan itu) yang disebut Baringbaringan Taka Tello pada 1863. Usaha itu dicanangkan mengingat kunjungan perahu setelah penaklukan Bone pada 1860 semakin meningkat. Pemerintah membangun lagi beberapa pelabuhan perahu penduduk yang berskala kecil. Satu pelabuhan di buat dekat muara sungai Jeneberang (Sungai Gowa) yang disebut Taka Pinjung, dan satu lagi di selatan benteng yang disebut Ujung Pandang, dan satu lagi disebut Batu Tehu (?). Hingga 1866 hanya pelabuhan Batu Tehu yang masih dikerjakan sementara lainnya telah berfungsi dengan baik. Merosotnya jumlah perahu yang masuk ke pelabuhan Makassar setelah 1865 berkaitan dengan pemakaian pelabuhan perahu yang baru. Perahu-perahu yang datang ke pelabuhan Baring-baringan Taka Tello yang berada di luar kota tidak berada dalam pengawasan pelabuhan Makassar. Hal yang sama juga mungkin bagi pelabuhan lain karena diperuntukkan bagi perahu kecil (perahu pelaut dan nelayan pengumpul produksi laut) dan berada di luar pengawasan

pegawai pelabuhan. Umumnya perahu niaga bumiputra yang besar melakukan bongkar-muat di dermaga pada bagian utara jembatan dermaga. Faktor lainnya adalah pengaruh pembukaan pelabuhan bebas lain di wilayah kepulauan bagian timur. Kebijaksanaan itu mempengaruhi sebagian pedagang, pelaut, dan nelayan untuk memasarkan produksi mereka di pelabuhan itu. Juga oleh persebaran pelayaran niaga Inggris dan Cina dari Singapura di wilayah kepulauan itu menyebabkan penduduk dapat memasarkan langsung produksi yang diperoleh kepada pedagang Inggris dan Cina itu tanpa harus mengunjungi bandar niaga yang besar.

Tambahan pula terdapat kecenderungan pemanfaatan kapal Eropa, khususnya kapal api, karena jaminan keamanan transportasi niaga lebih baik. Faktor ini berakibat pelayaran impor dan ekspor Makassar berada dalam tangan pemilik kapal-kapal Eropa sehingga perahu bumiputra mengalihkan kegiatan pelayaran mereka ke bandar niaga lain yang memungkinkan dan membutuhkan pelayaran mereka. Di samping itu memberikan dorongan yang kuat juga bagi penduduk untuk mengembangkan dan meningkatkan sarana angkutan niaga mereka. Sebelum tahun 1860, perahu dagang bumiputra hanya disebut jenis *padewakang* dan *paccalang* maka setelah itu mulai tercatat adanya pemakaian perahu pinnisi, nama jenis perahu yang mirip dengan jenis kapal Eropa yang disebut *pinas* (Belanda), *pinnace* (Inggris) dan *peniche* (Perancis). Pembuatan dan pemakaian perahu pinisi merupakan realisasi dari keinginan orang pribumi untuk tidak terabaikan dalam pelayaran jasa angkutan niaga.

Gambaran pelayaran kapal api dapat dilihat pada grafik di bawah ini. Grafik ini diawali data tahun 1874 karena periode sebelumnya tidak dipisahkan dari kategori kapal Eropa. Sama halnya dengan grafik terdahulu, grafik ii juga mencatat keseluruhan pelayanan.

Ini menunjukkan gejala masa pasang dan surut sama dengan gejala pada gambaran tentang pelayaran dan perdagangan dalam pokok bahasan yang telah dibicarakan terdahulu. Perluasan pelayaran niaga kapal pemerintah setelah 1875 dan

hak istimewanya untuk kegiatan bongkar-muat di pelabuhan mendesak pelayanan kapal asing. Hal itu menyebabkan pelayaran kapal asing dikembangkan, hubungan langsung dengan sumber produksi, tanpa melalui Makassar. Oleh karena itu semakin berkurang pula kunjungan perahu dagang bumiputra. Namun ketika maskapai pelayaran KPM mulai bergiat dan membuyarkan pelayaran kapal asing ke wilayah produksi melalui perluasan jalur pelayaran dan hak monopoli pelayanan impor dan ekspor maka kapal asing semakin berkurang. Oleh karena itu jumlah perahu bumiputra yang mengunjungi Makassar semakin meningkat. Gejala itu tampak bebengan dengan meningkatnya pelayanan kapal api oleh KPM.

Hal lain yang ingin diungkapkan sehubungan dengan gambar ini adalah pengaruhnya terhadap pengembangan sarana pelabuhan. Kunjungan kapal api yang terus meningkat dan menggantikan peranan kapal layar Eropa itu mendorong pemerintah yang mengembangkan sarana pelabuhannya. Satu demi satu dibangun gudang di wilayah pelabuhan. Pada 1859 pemerintah mulai membangun gudang ketiga. Selain itu pada 1861 dibangun satu jembatan dermaga yang besar (Surat Keputusan 28 Juni 186 No. 45), sehingga terdapat dua jembatan dermaga pada pelabuhan inti. Jembatan itu pada 1863 diperbaiki dan disemen serta dilengkapi dengan tangga barang. Tangga barang disediakan juga pada dermaga bongkar-muat barang bagi perahu atau kapal kecil. Perluasan wilayah dan sarana pelabuhan yang telah diungkapkan ini yang kemudian terus dipelihara. Setelah tahun 1865 tidak diperoleh berita tentang perluasan dan pembangunan sarana pelabuhan baru, kecuali pemeliharaan, perbaikan dan usaha menggantikan bangunan kayu dengan semen seperti bangunan depot batubara.

Usaha perluasan dan penyediaan sarana pelabuhan baru dan penyediaan sarana pelabuhan baru dicanangkan pada 1904 sehubungan dengan rencana pelaksanaan pelabuhan wajib pajak. Gambar perencanaan telah disiapkan pada Oktober 1906, namun kemudian dirubah dan digunakan gambar bangunan pengembangan pelabuhan Surabaya. Pelaksanaan pembangunan dimulai pada tahun 1910, dengan kerja keras

untuk menempatkan bandar niaga ini sebagai *entriport* untuk Indonesia Timur. Pembangunan itu menghubungkan dermaga inti dengan dermaga Ujung Tanah Panjang dinding dermaga (*kaaimuur*) adalah 1340 meter sementara lebar ke daratan 175 meter. Pembuatan itu akhirnya memudahkan kapal api yang besar bersandar di dermaga karena perluasan ke arah laut itu meningkatkan kedalaman di dermaga yaitu mencapai 13 meter waktu air pasang dan 11,5 waktu air surut.

5.2 Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa

Di dalam seluruh naskah mengenai hukum pelayaran dan perdagangan yang sampai sekarang terdapat di Sulawesi Selatan dan Tenggara, Amanna Gappa selalu disebut sebagai tokoh yang memegang peranan terbesar di dalam usaha mengumpulkan dan membukukan hukum pelayaran. Siapakah tokoh ini dan apakah sebabnya, sehingga dia mengambil inisiatif ini? Untuk menjawab pertanyaan ini, baiklah kami singgung sedikit sejarah Sulawesi Selatan dan Tenggara. Amanna Gappa adalah orang Bugis dari daerah Wajo dan hidup di dalam abad ke-17. Orang Wajo pada umumnya suka bergerak, suka berlayar dan berdagang suka merantau dan menetap di kota-kota pantai. Pada permulaan abad ke-17 sudah terdapat koloni-koloni orang Bugis di pelabuhan-pelabuhan penting di Indonesia dan malaya.

Di dalam naskah Amanna Gappa pasal 10 disebutkan bahwa di kota-kota Makassar, Sumbawa dan Paser telah dilantik seorang orang Wajo sebagai kepala koloni orang Wajo di tempat itu. Tetapi jika dikaji lebih teliti di seluruh naskah itu dan naskah-naskah lain dapat ditarik kesimpulan, bahwa pada abad ke-17 telah ada koloni-koloni orang Wajo di kota-kota Ambon, Banjarmasin, Palembang, Malaka, Johor dan lain-lain.

Namun demikian, migrasi besar terjadi pada pertengahan abad ke-17. Pada waktu itu daerah Wajo terlibat dalam peperangan dengan daerah tetangganya yang berakhir dengan hancurnya daerah Wajo dan Ibu kotanya Tosora pada tahun 1670. Timbullah kelaparan besar dengan segala akibat-akibatnya, sehingga sebahagian besar orang Wajo terpaksa

meninggalkan daerahnya untuk mencari nafkah di daerah lain. Sebahagian migran ini memilih kota Makassar sebagai tempat tinggal. Hal ini dapat dipahami karena menurut keterangan yang diperoleh, beras di Makassar pada waktu itu berlimpah sehingga syarat minimum bagi penghidupan sehari-hari dengan mudah terpenuhi.

Ada faktor lain yang lebih menentukan jatuhnya pilihan pada Makassar, yaitu bahwa Makassar pada waktu itu sudah merupakan kota pelabuhan besar bagi perdagangan internasional.

Bagi orang Wajo, yang suka bergerak berlayar dan berdagang, kemakmuran Makassar tentu sangat menarik. Makin lama, makin banyaklah orang Wajo menetap di Makassar, sehingga akhirnya terasalah perlunya seorang kepala yang mewakili kepentingan mereka dalam pelayaran dan perdagangan di kota Makassar. Tugas kepala koloni Wajo kita-kira dapat disamakan dengan tugas Kapitein pada masyarakat Tionghoa di beberapa kota di Indonesia sebelum perang dunia kedua.

Kedudukan kegiatan disebut dengan istilah Bugis, *matoa* atau ketua dalam bahasa Indonesia. Sudah barang tentu tidak semua orang dapat diangkat menjadi *matoa*. Syarat-syarat *matoa* berat sekali. Antara lain ia haruslah keturunan bangsawan, mempunyai kejujuran, kepintaran berbicara dan berunding, memiliki pengetahuan yang luas tentang adat-istiadat dan lain-lain. Sebaliknya hak seorang *matoa* besar pula. Misalnya, dia berhak meminta rumah, meperbaharunya atau memindahkannya ke tempat lain yang lebih disukainya. Jikalau dia sendiri mempunyai perahu, perahu ini harus mendapat prioritas untuk dimuati dengan barang-barang.

Amanna Gappa adalah seorang *matoa* ketiga di Makassar. Mungkin sekali ia *matoa* pertama yang menginsyafi sedalam-dalamnya arti pelayaran dan perdagangan bagi orang Wajo sebagai mata pencaharian yang pokok.

Sebagai orang yang demikian, dia tentu tidak suka melihat persaingan di antara sesamanya, yang hanya mengakibatkan

kemunduran. Karena kesadaran ini Amanna Gappa menyusun peraturan atau hukum pelayaran dan perdagangan dan membukukannya. Di dalam usaha ini ia mendapat bantuan dari matoa-matoa lainnya.

Di dalam pasal ke-21 disebut *matoa-matoa* dari Sumbawa dan Paser yang datang di Makassar untuk maksud tersebut. Besar kemungkinan, bahwa masih ada matoa-matoa dari lain tempat yang turut membantu penyusunan peraturan itu. Kumpulan peraturan pelayaran dan perdagangan di susun pada tahun 1676 dan sampai permulaan abad ini masih dihormati orang, dan sedikit banyak masih ada pengaruhnya.

5.3 Penataan Kota dan Penduduk di Makassar

Speelman menata kota Makassar menjadi tiga bagian yaitu pusat kegiatan administrasi pemerintahan di Fort Rotterdam, pusat perdagangan di wilayah yang disebut "Negory Vlaardingén", dan wilayah pemukiman penduduk yang disebut kampung. Setiap wilayah ini ditentukan dengan jelas Fort Rotterdam memiliki tembok-tembok batu yang besar, kubu-kubu, dan pintu gerbang, sementara Vlaardingén dikelilingi oleh tanggul yang lebih sederhana. Di belakang bangunan ini terdapat kampung. Pejabat, pegawai pemerintahan, dan anggota militer, bermukim dalam benteng dan wilayah sekitarnya, sementara di pusat perdagangan tinggal para pedagang Eropa dan Cina. Di kampung-kampung bermukim pedagang dan pelaut bumiputra (Melayu, Bugis, dan Makassar) serta penduduk yang bekerja sebagai buruh pelabuhan maupun bekerja pada pedagang nelayan, dan pertanian. Tata kota Makassar seperti itu berbeda dari gambaran yang diberikan oleh Francois Valentijn pada permulaan abad ke-18 dan Alfred Russel Wallace pada pertengahan abad ke-19 yang hanya didasarkan atas pengamatan pada dua kegiatan kota, yaitu administrasi dan niaga.

Pada tahun 1677, sejumlah bangsawan Gowa yang tidak suka pada kerajaan meminta izin kepada Kompeni untuk menetap di wilayahnya. Mereka diberi izin membangun pemukiman di

selatan Fort Rotterdam, tempat yang dikenal dengan sebutan Kampung Ber. Kampung ini kemudian merupakan tempat tinggal kelompok mestiso (peranakan), penduduk bumiputra yang beragama Kristen, dan golongan merdeka (budak yang telah dimerdekan). Mereka ini umumnya adalah abdi pemerintahan kolonial baik sebagai pegawai rendahan maupun sebagai militer. Di bagian wilayah ini juga dibangun berbagai perkantoran seperti kantor pemerintahan, pengadilan, militer, rumah sakit, dan tempat pemukiman pegawai-pegawai mereka. Pembangunan dan pemekaran kota selalu ke arah timur dan selatan Fort Rotterdam.

Ketika wilayah niaga itu ditata, para saudagar Melayu, Bugis, dan Makassar ditempatkan di kampung sebelah utara pusat niaga yang dikenal dengan nama Kampung Melayu. Di wilayah ini pula bermukim orang Wajo yang mengungsi ke Makassar, setelah Tosora (ibu kota kerajaan Wajo) dihancurkan oleh Arung Palakka pada 19 Desember 1670. Mereka diberi tempat mukim di sebelah timur Vlaardingen, tempat yang dikenal sebagai Kampung Wajo. Sebagian orang Cina, karena jumlah mereka semakin banyak dan tidak ada tempat lagi bagi mereka di Vlaardingen, diberikan izin membangun permukiman sendiri di sebelah utara Kampung Wajo, yang disebut Kampung Cina.

Penataan pemukiman penduduk itu menunjukkan bahwa pemerintah cenderung mengkonsentrasikan penduduk sesuai dengan pekerjaannya. Kecenderungan ini menyebabkan tanah pemerintah yang berada di sekitar Vlaardingen (Koningsplein), terbentang ke arah timur setelah pusat pertokoan dan "Kebun Kompeni" atau Compagnies Tuin tidak dijadikan tempat bagi bangunan pemerintah tetapi bagi para pedagang. Lahan tanah itu mulai dipilah-pilah pada 1848 dan dijual kepada para pedagang yang ingin bergiat di kota ini, baik orang Belanda maupun Inggris dan Cina dari Singapura. Kedatangan dan keinginan mereka ini tentu berkaitan dengan pelaksanaan pelabuhan bebas dan pengembangannya sebagai pelabuhan transit. Oleh karena itu pemerintah juga tidak berkeberatan untuk menjual tanahnya, suatu tindakan yang bukan saja menunjukkan sikap menampung berbagai pihak guna

mensukseskan rencana pemerintah itu tetapi juga sebagai petunjuk meningkatnya permintaan akan tanah untuk membangun toko atau perusahaan.

Perluasan itu memberikan suasana baru bagi kehidupan niaga. Sebelum tahun 1850, kegiatan niaga terpusat pada deretan dan gudang yang terbentang dari utara ke selatan yang dipisahkan oleh dua jalan yang letaknya sejajar dengan pantai, yaitu *Pasarstraat* (Jalan Psar) dan *Chinastraat* (Jalan Cina), wilayah yang dapat disebut pusat pertokoan. Setelah para pedagang dan pengusaha membangun toko dan perusahaan pada jalur *Marosstraat* (Jalan Maros) hingga ke Kebun Kompeni, wilayah ini juga menampakkan kesibukan. Jalan ini merupakan jalur utama bagi hubungan darat antara kota dan daerah pedalaman, baik yang datang dari arah utara (seperti Maros) maupun timur (seperti Gowa) dan selatan (seperti Takalar). Meskipun demikian daerah tersibuk tetap berada pada pusat pertokoan lama, tempat yang sejak lama berlangsung apa yang disebut pasar utama (mata pasara), pasar produksi laut. Oleh karena itu terdapat kecenderungan para pedagang dan pengusaha baru bergiat untuk memiliki toko atau mendirikan perusahaan di daerah itu sehingga perusahaan yang baru tidak hanya pada Jalan Maros tetapi juga muncul di wilayah pusat pertokoan.

Kehadiran para pedagang dan pengusaha mempengaruhi terjadinya urbanisasi. Penduduk yang berpindah ke kota dinyatakan bukan hanya karena tersedianya pekerjaan tetapi juga perusahaan swasta dan asing di Makassar menawarkan upah yang layak. Jumlah penduduk Makassar (Afdelling Makassar, meliputi kota Makassar, Tello, dan pulau-pulau di sekitarnya) pada tahun 1847 adalah 24.000 orang, dan pada tahun 1852 33.512 orang dengan perincian: 740 orang Eropa, 1918 orang Cina, dan 30.857 bumiputra dan timur asing lainnya. Di samping daya tarik itu, juga faktor perluasan administrasi pemerintah sehingga sejumlah tenaga didatangkan ke Makassar. Faktor kelahiran juga menambah jumlah penduduk. Arus migrasi penduduk itu tentu ke kota dan tidak di wilayah lain. Itulah sebabnya pemerintah terdorong terus memperluas wilayah kota agar dapat menyediakan tempat pemukiman bagi

pendatang baru. Perluasan wilayah kota pada tahun 1888 ke utara hingga meliputi Kampung Paotre (sekarang pelabuhan perahu) dan ke selatan hingga meliputi Kampung Mangkura. Dapat dicatat munculnya beberapa kampung bagi komunitas tertentu, seperti Kampung Butung sebagai pemukiman orang Buton karena penduduk ini juga dikenal sebagai pedagang yang ditempatkan di pesisir bagian utara Kampung Melayu dan juga Kampung Maluku sebagai pemukiman orang Maluku. Kebanyakan orang Maluku bekerja sebagai pegawai pemerintah atau anggota militer sehingga pemukimannya ditempatkan di bagian selatan Kampung Beru.

Bila diperhatikan beberapa laporan menyangkut Makassar (1860-1864) dapat dicatat beberapa faktor yang mempengaruhi bertambah dan berkurangnya penduduk. Pertambahan penduduk bisa jadi karena: 1) kesalahan pendataan sebelumnya, 2) perluasan kebutuhan administrasi pemerintah, 3) tersedianya lapangan kerja, dan 4) jaminan sosial dan keamanan. Sementara berkurangnya penduduk dipengaruhi oleh: 1) hambatan urusan administrasi pengembangan usaha, 2) ancaman keamanan, 3) kesempatan yang baik bagi pengembangan usaha di tempat lain, 4) mutasi pegawai pemerintah, dan 5) wabah penyakit. Data penduduk kota tahun 1861 adalah 22.285 orang dengan perincian: 795 orang Eropa, 3935 orang Cina, 7 orang Arab, dan 17548 bumiputra. Tidak disebutkan adanya penduduk timur asing lainnya. Jumlah total untuk Afdeling Makassar adalah 43.717. Perincian jumlah penduduk ini (juga dengan memperhatikan data tahun lainnya seperti 1862, 1863, masing-masing berbandingan: 21.449 orang: 44.732 orang dan 21.301 orang: 43.402 orang) tampak bahwa sebagian dari penduduk afdeling Makassar adalah penduduk kota.

Komposisi penduduk selalu berubah, bukan hanya dalam jumlah tetapi juga dalam kewargaan. Pada tahun 1893, misalnya, penduduk timur asing lainnya semakin banyak menetap di kota ini. Komposisi jumlah penduduk selengkapnya adalah sebagai berikut: 940 orang Eropa, 169 orang Arab, 30 orang Timur Asing lainnya, 2.618 orang Cina, dan 14.169 bumiputra. Data ini menunjukkan jumlah penduduk setelah dua puluh lima tahun tidak bertambah tetapi berkurang. Jumlah kelompok penduduk

tertentu tampak bertambah, kecuali dua kelompok yang disebutkan terakhir (Cina dan bumiputra) berkurang. Berkurangnya jumlah penduduk Cina dan bumiputra itu disebabkan pemindahan kegiatan niaga mereka ke daerah produksi. Itulah sebabnya, seperti telah diungkapkan terdahulu, di bandar-bandar daerah produksi pedagang-pedagang Cina dan bumiputra, juga pedagang Arab memiliki usaha-usaha dalam mengumpulkan produksi di daerah itu. Mereka mengelola pengiriman komoditi ke Makassar untuk pengapalan ke kota pelabuhan lain maupun mengeksport langsung ke Singapura. Dalam hal ini perpindahan mereka berhubungan juga dengan pemberian hak istimewa bagi pelayaran niaga yang dikelola pemerintah dan terbukanya kesempatan yang lebih baik di daerah produksi bagi kegiatan mereka. Sebaliknya ketidakhadiran mereka memberikan kesempatan bagi pihak lain berniaga di Makassar sehingga tampak terjadi peningkatan jumlah pedagang lain seperti Arab dan Timur Asing lainnya.

Perkembangan kota dan kedudukannya sebagai pelabuhan transito bagi perdagangan di kepulauan Indonesia Timur mendorong pemerintah merencanakan membentuk pemerintahan kota (gemeente) pada 1904. Meskipun kedudukan sebagai pelabuhan transito terpenting digugat pada tahun 1896 namun tampak bahwa alasan gugatan itu sekedar untuk melampirkan kesempatan bagi pelaksanaan pelabuhan wajib pajak dan penghapusan pelabuhan bebas, sehingga sistim pendataan barang ransit dijadikan titik tolak melalui perkiraan atas produksi yang diimpor dengan kapal asing. Rencana pemerintah untuk perbaikan dan perluasan pelabuhan; usaha akan diungkapkan pada pembahasan berikut. Sehubungan dengan rencana peningkatan perdagangan kelak maka pada 1905 wilayah kota diperluas ke arah selatan hingga meliputi Kampung Mariso yang berbatasan dengan wilayah Kerajaan Gowa dan ke utara hingga berbatasan dengan bekas Kerajaan Tallo. Perkembangan dan perluasan wilayah kota itu akhirnya memantapkan rencana Makassar untuk dijadikan "kota madya" (Stadsgemeente) pada 1906.

5.4 Pemilikan Kapal dan Perahu di Makassar

Permasalahan pokok di pelabuhan menyangkut peranan pedagang-pedagang di Makassar dalam pelayaran niaga. Keterlibatan mereka dimungkinkan apabila mereka memiliki kapal atau perahu atau dengan kata lain alat angkutan laut. Jika tidak maka penduduk di kota pelabuhan itu yang bergiat dalam bidang ekonomi hanya bergantung pada pelayaran niaga pedagang dan pelaut lainnya dan hanya dapat berniaga ditempatnya. Sehubungan dengan itu, pertama-tama ditelusuri pemilikan alat angkutan laut yang terdaftar di Makassar yang menunjukkan peranan pengusaha Makassar dalam pelayaran niaga dari Makassar ke pelabuhan-pelabuhan dagang lainnya dan sebaliknya.

Pada dasarnya keterangan menyangkut pemilikan kapal dan perahu para pedagang dan pelaut di Makassar cukup sulit. Satu-satunya sumber yang memberikan keterangan tentang masalah ini adalah Regeringsalmanak, yang memuat keterangan tentang perahu dan kapal yang terdaftar di berbagai pelabuhan dalam wilayah Hindia Belanda, termasuk Makassar. Catatan menyangkut kapal dan perahu yang terdaftar di Makassar baru termuat dalam terbitan Regeringsalmanak tahun 1833. Pada tahun itu terdaftar dua buah *skuner* (*schoener*) yaitu *skuner* "oedjong Pandang" dan "Maria Philipina". Dua skuner itu adalah milik orang Eropa, masing-masing secara berurutan milik Gebroeders de Grave dan A Jacques. Dua tahun kemudian yang terdaftar hanyalah skuner milik Gebroeder de Grave dan kemudian pada 1838 meningkat menjadi tiga buah. Gebroeder de Grave telah mengembangkan usaha jasa angkutan dengan membeli sebuah bark baru yang berdaya muat 141 ladt (282 ton), sementara skunernya yang lama telah dikembangkan menjadi bark dan terdaftar atas nama J.G. Wijergang dengan daya muat 76 ladt (152 ton). Di samping itu seorang pedagang Cina, O.J. Tjekang, juga memiliki sebuah bark yang diberi nama "Gollek". Namun usaha pedagang Cina itu hanya bertahan selama dua tahun saja.

Gambaran pemilikan kapal layar di Makassar lebih bersifat statis hingga tahun 1843 karena jumlahnya tidak lebih dari dua

buah, kecuali pada tahun 1838 yang berjumlah 3 kapal dagang. Ketika dilaksanakan kebijaksanaan pelabuhan bebas tampak usaha peningkatan pemilikan kapal baik pedagang Eropa maupun bumiputra. Jika pada tahun 1848 jumlah kapal yang dimiliki pedagang Eropa mencapai enam kapal dan bumiputra masih satu kapal maka pada 1852 pedagang bumiputra telah meningkatkan jumlah kapalnya menjadi delapan dan pedagang Cina baru seorang yang memiliki satu kapal. Pada tahun 1873 pedagang Eropa dicatat telah memiliki sepuluh kapal, Cina memiliki enam kapal, dan bumiputra tetap delapan kapal. Hal ini memberi petunjuk bahwa pedagang di Makassar terus bergiat meningkatkan keterlibatannya dalam pelayanan jasa angkutan niaga. Bahkan keinginan untuk ikut berperan telah nampak sejak terbukanya hubungan niaga antara Makassar dan Singapura. Perkembangan keterlibatan mereka dapat dilihat pada grafik pemilikan kapal di bawah ini.

Grafik ini menunjukkan bahwa pemilikan kapal oleh pedagang meningkat pada periode setelah Makassar dinyatakan sebagai pelabuhan bebas (pada 1851 dan 1862 tidak tercatat kapal yang terdaftar di Makassar). Namun perkembangan itu tidak berlangsung terus. Periode pemilikan sarana angkutan laut yang terbanyak adalah pada periode 1879-1888, di mana tercatat jumlah antara 25-30 buah dengan puncak perkembangan 884 buah. Ketika itu tercatat tiga kapal api dan tiga puluh kapal layar. Peningkatan jumlah pemilikan kapal dan perahu baik oleh pemerintah (kapal api milik NISM) dan pedagang menunjukkan adanya peningkatan keterlibatan mereka dalam pelayanan jasa angkutan niaga.

Kemerosotan peran pedagang Makassar terjadi setelah tahun 1884 berkaitan dengan peningkatan pelayanan NISM. Pada 1879, setelah pendataan sumber ekonomi wilayah kepulauan pada 1875, pemerintahnya menempatkan satu kapal api yaitu kapal Tromp yang berkemampuan muat 137 ladt (274 ton). Akan tetapi pada tahun 1883, setelah penandatanganan kontrak baru dengan NISM bagi perluasan jalur pelayaran, ditambah lagi dua kapal api "Batavier" dan "Hoth Ann" yang masing-masing berkemampuan muat 230,42 ton dan 84,37 ton. Dalam perkembangan kemudian, setelah

diterima kontrak kerjasama baru antara pemerintah dan perusahaan pelayaran. Belanda pada 1888, NISM mulai juga menarik dua kapalnya dari Makassar yaitu Tromp dan Hoth Ann masing-masing pada 1888 dan 1889, sehingga tinggal satu kapal milik pemerintah yang dioperasikan oleh NISM. Kapal itu, Batavier, baru dipindahkan pendataannya ke Surabaya pada 1893, ketika pemerintah memindahkan peranan Makassar sebagai pangkalan kapal bagi pelayaran niaga pemerintah di wilayah ini ke pelabuhan itu. Penarikan kapal api itu tampak tidak mendorong peningkatan pemilikan kapal layar oleh pedagang di Makassar karena pelayaran pemerintah sejak 1891 diperluas dan mendapat hak monopoli penuh untuk angkutan pada jalur subsidi dan non-subsidi, sehingga perusahaan pelayaran itu dijuluki "alleen vervoerders in den archipel" (satu-satunya angkutan di kepulauan). Hal-hal itu bukan hanya memerosotkan tetapi membuyarkan bidang usaha pelayanan jasa angkutan dari pedagang di Makassar. Para pedagang pemilik kapal dan perahu terpaksa mencari tempat yang dapat meluaskan kesempatan bagi usaha mereka, khususnya di bandar ekcil dan bandar niaga yang masih kurang frekuensi kunjungan kapal pemerintah. Itulah sebabnya pada tahun 1903 masih terdaftar 13 kapal layar maka pada tahun berikutnya hanya ada 1 kapal saja.

5.5 Perusahaan Dagang di Makassar

Keterangan menyangkut badan usaha dagang sebelum tahun 1846 sulit diperoleh. Keterangan yang ada hanya menyangkut kegiatan NHM yang mengawali kegiatannya pada 1827. Sebelum NHM didirikan, pejabat pemerintah menangani langsung kepentingan niaga pemerintah. Kenyataan itu mendasari gelar yang diemban gubernur bukan hanya gubernur tetapi juga sebagai direktur (*gouverneur en directeur* = gubernur dan direktur). Di samping perusahaan pemerintah terdapat sejumlah pemilik toko yang bergiat di pusat pertokoan (*Vlaardingen*), baik pedagang Eropa (Belanda) maupun Cina. Sementara pedagang bumiputra besebaran di wilayah pemukiman mereka, di Kampung Melayu, Kampung Wajo, dan lainnya. Menurut pemberitahuan Schuuman pada 1838, toko yang dahulu dimiliki orang Eropa telah dipenuhi orang Cina.

Jika diperhatikan bidang usaha pedagang Belanda dalam pelayaran niaga maka dapat dikatakan bahwa pernyataan itu hanya menunjukkan pedagang Cina saja yang lebih banyak bergiat sebagai pemilik toko. Bahkan dalam pendataan badan usaha pada 1846 hanya terdaftar usaha orang Belanda yaitu: De Siso en van Coervorde, Gebroeder de Grave, dan J.G. Weijergang & C. Meskipun data perusahaan niaga baru diketahui pada 1846 namun itu tidak berarti tidak ada usaha dagang sebelumnya. Bahkan bila ditelusuri mereka yang terdaftar itu dapat diketahui bahwa jauh sebelum data itu mereka telah bergiat di Makassar. Permasalahan De Siso, misalnya, telah dikenal sebagai seorang pedagang budak di Makassar, dan dapat diduga telah bergiat sejak abad ke-18. Sementara De Grave besaudara telah bergiat sebelum tahun 1833 dan Wijergang pada tahun 1838, sesuai dengan pendaftaran kapal dagang mereka.

Pada tahun 1847 usaha De Siso en Van Coervorde tidak terdaftar lagi; perusahaan gabungan itu diperkirakan telah memindahkan kegiatan mereka ke Kupang karena terdaftar di kota itu. Tidak diketahui alasan pemindahan kegiatan itu. Banyak pedagang ingin bergiat di kota ini (Makassar) oleh kesempatan yang diberikan pemerintah, namun yang terjadi pada De Siso adalah sebaliknya. Meskipun demikian pemindahan usaha De Siso tidak menghambat pihak-pihak yang ingin mengembangkan modal mereka di kota pelabuhan ini. Pada tahun 1848 datang dua pengusaha ke Makassar untuk mendirikan perusahaan mereka yaitu: Mogrman, dan E du Bois de Jancigy. Setahun kemudian didirikan lagi dua perusahaan baru yaitu J.P. Feijss & Co dan usaha T. Walshe. Mohrman, pengusaha Armenia itu, telah meningkatkan usahanya menjadi Mohrman & Co. Pada tahun berikutnya didirikan lagi tiga perusahaan baru yaitu: Bing Browne & Co, Muller & Co, dan A.M. Weijergang & Co. Berkembanglah perusahaan ini menguatkan faktor yang mendorong pemerintah menjual tanahnya kepada pengusaha.

Perkembangan itu berkaitan dengan kebijaksanaan pelabuhan bebas dan penempatannya sebagai pelabuhan transit bagi kepulauan di bagian timur. Berdasarkan hal ini dapat ditelusuri dorongan peningkatan usaha niaga. Pertama muncul reaksi pedagang Inggris dan Cina di Singapura seperti yang

telah diungkapkan dalam pokok bahasan lain. Ketakutan akan kemerosotan Singapura, mereka terdorong meningkatkan keterlibatan dalam perdagangan Makassar. Wong Lin Ken mengungkapkan bahwa sejak awal mereka (pedagang-pedagang di Singapura) menyewa kapal Inggris yang datang untuk melayani hubungan niaga dengan Makassar dan menjalin kerjasama dengan pedagang di Makassar. Bahkan mereka mendirikan juga perusahaan karena pemerintah telah memberikan kesempatan kepada pengusaha asing. Kedua adalah kesempatan, kebebasan, dan luasnya wilayah niaga bila dibandingkan dengan tempat lain di kepulauan ini. Kesempatan usaha di Jawa dan Sumatra berada dalam tangan pemerintah melalui sistim tanam dan pembelian produksi penduduk. Oleh karena itu pengusaha di Hindia Belanda bergiat mengembangkan usaha mereka di Makassar. Dorongan bagi dua kelompok itu dipengaruhi oleh latar belakang kesejarahan kegiatan niaga di bandar niaga lain, jiwa dagang penduduk, dan posisinya yang sangat menguntungkan bagi jaringan perdagangan ke utara (Philipina, Jepang dan terutama Cina), ke barat (Singapura, Penang, dan terus ke Eropa) dan ke selatan hingga Australia. Kehadiran para pemilik modal itu telah merangsang pula peningkatan usaha pedagang-pedagang yang sebelumnya telah bergiat di kota pelabuhan itu.

Dapat dicatat berdirinya perusahaan-perusahaan baru di bandar niaga ini. Pada 1850 didirikan perusahaan W.L Mesman dan Muller & Co. Kemudian muncul usaha gabungan antara seorang Inggris dan Cina yang diberi nama Hansen & Nio Bung Liang pada tahun 1855, King & Co dan Tang Kim sing & Co pada tahun 1858, L. Kollmann dan Oei Kang siang pada 1859, dan pada 1860 didirikan perusahaan Leeuwen & Co dan Lie Ing Guang. Meningkatnya permintaan akan izin usaha mendorong pemerintah membatasinya pada 1862. Sejumlah pengusaha (pedagang Arab dan Timur Asing lainnya) dipersulit memperoleh izin usaha. Oleh karena itu dinyatakan sebagian mereka meninggalkan Makassar dengan tujuan kota pelabuhan lain untuk memperoleh izin usaha dan bergiat di kota niaga itu.

Hambatan untuk memperoleh izin usaha itu bukan berarti pemerintah telah membatasi dan menutup kemungkinan bagi perusahaan baru. Kesempatan tetap terbuka namun

persyaratan yang diperketat. Itulah sebabnya data menyangkut berdirinya perusahaan baru tidak terhenti, sebaliknya juga ada perusahaan yang tidak terdaftar lagi atau ditutup. Sebagai contoh data perusahaan tahun 1869-1870; pada tahun itu terdaftar tujuh belas perusahaan yaitu: Wijergang & Co, Mohrman, Leeuweng & Co, Ledeboer & Co, M. Ohe & Co, Kolder & Co, Bauerman & Co, Volder & Co, B. Th, Brugman, Jr.P ban Hartrop, Monggonen, F. Sehuller, Waerberger, Ler Tjing Ngiang, W. Eekhout, J.D. Intac, dan Tjoa Tjoeng Hong. Tiga toko yang disebutkan terakhir nampak tidak dapat bertahan terus sehingga pada tahun berikutnya tidak didaftarkan lagi sebagai badan usaha dagang di Makassar. Namun demikian muncul tiga toko baru menggantikan kedudukan dari mereka yang tidak bergiat lagi yaitu: F.H. Hertel, J.O. Ontar, dan Nio Goan Ek. Tertutupnya perusahaan itu berkaitan dengan kerugian yang dialami dan pemindahan bidang usaha ke kota niaga lain.

Permasalahan lain yang memikat untuk diungkapkan adalah pengaruhnya terhadap mereka yang datang untuk beniaga tetapi tidak berhasil memperoleh izin usaha dan pedagang kecil yang telah lama berkecimpung dalam dunia niaga di kota itu. Perkembangan perusahaan impor dan ekspor tidak mematisikan kegiatan pedagang kecil. Bahkan mereka memegang peranan penting dalam kegiatan ekonomi yang kelak dibahas dalam struktur perdagangan. Mereka ini meneruskan kegiatan sebagai kelompok pedagang yang disebut sebagai "pedagang perantara" (*handlanger* atau *broker*), yang meliputi pedagang Cina, Bumiputra, (Abd. Rasyid Asba, 1997, 29) Arab, dan Timur Asing lainnya. Kesempatan itu juga yang mempengaruhi mereka yang tidak memperoleh izin usaha sebagian masih tetap ingin bergiat di kota ini. Usaha mereka umumnya tidak didaftarkan atau terdaftar, hal itu mungkin karena dipandang sebagai usaha kecil dan bergantung pada modal perusahaan besar. Di antara kelompok ini beberapa adalah pemilik kapal dan bergiat dalam usaha jasa pelayanan angkutan. Sebagai contoh pada 1863 dapat dicatat: The Tjing Hok memiliki dua skuner, La Moenrie memiliki satu skuner, Gang Ing Hong, La Sapada Daeng Patompo, La Oedhoeng, dan Lamoonrie Daeng Pagala, masing-masing memiliki satu brik, di samping Weijergang yang memiliki perusahaan impor dan ekspor dan sejumlah kapal: satu brik dan tiga skuner.

Perusahaan dagang itu memberi rangsangan bagi didirikannya usaha jasa pelayanan asuransi perdagangan. Pendirian asuransi pelayaran dan perdagangan didorong oleh kebutuhan akan jaminan keamanan bagi lalu lintas angkutan barang. Pengusaha yang menggunakan jasa ini dapat tertolong dari kerugian bila terjadi kecelakaan dalam angkutan barang dagangannya. Meskipun fungsi asuransi tidak terbatas pada pelayanan angkutan barang antara satu negeri dan negeri lain, namun keadaan yang mendasari didirikannya asuransi di Makassar berhubungan dengan kemajuan yang dicapai dalam hubungan perdagangan internasional. Dalam hubungan inilah perusahaan asuransi yang didirikan umumnya adalah perwakilan asuransi asing. Jika sebelum tahun 1880, dalam daftar yang diterbitkan pemerintah menyangkut perusahaan di Makassar, belum terdaftar perusahaan asuransi, maka pada tahun itu sudah tercatat perwakilan asuransi North British and Mercantile Insurance company. Perwakilan ini ditangani oleh J. Fvan Leeuwen, directur perusahaan Leeuwen & Co. Perusahaan asuransi Belanda dan Hindia Belanda yang berkembang di Jawa tampak belum membuka perwakilannya sehingga terus mendorong perusahaan asuransi asing, seperti Inggris dan Jerman, membuka perwakilan kota pelabuhan ini. Tiga tahun kemudian (1883) didirikan lagi beberapa perwakilan asuransi seperti: De hansetische Jeuer-Versicherungs-gesellschaft (Hamburg), De Limite (London).

Perkembangan asuransi niaga itu akhirnya mewarnai didirikan perwakilan satu perusahaan asuransi dari Hindia Belanda yaitu Bataviasche Zee-en Brand-Assurantie maatschappij. Perwakilan perusahaan-perusahaan asuransi ini ditangani oleh perusahaan Reiss & Co, yang menetapkan L.A. Stelling dan R.H.W.C. Gortz sebagai pokurator (procuratiehouders) perusahaan asuransi itu. meningkatnya jumlah perusahaan asuransi ini menunjukkan semakin besar keinginan dari pengusaha-pengusaha di Makassar bergiat melindungi usaha mereka dari ancaman bencana yang dapat merugikan, khususnya mereka yang berkecimpung dalam kegiatan ekspor-impor.

BAB VI

PENUTUP

Terbukanya Makassar sebagai bandar niaga tidak lepas dari perkembangannya dunia internasional yang disebabkan oleh adanya motif ekonomi, politik dan agama. Ketiganya merupakan variabel yang berperan sebagai *prime mover* yang melandasi perilaku dan aktivitas setiap bangsa. Motif ekonomi mendorong bangsa-bangsa mencari komoditas yang bernilai tinggi. Hasrat untuk memacu teknologi perkapalan dan navigasi mendorong pencarian wilayah baru. Motif politik menempatkan bangsa-bangsa pendatang merupakan penyebab utama munculnya imperium baru. Sedangkan faktor agama melahirkan perasaan sebagai bangsa yang paling beadab yang mempunyai panggilan suci memperadabkan bangsa-bangsa untuk mengembangkan kebudayaannya. Unsur-unsur ekonomi, politik dan agama merupakan faktor pendorong bagi bangsa-bangsa untuk bekerja sama, berkompetisi bahkan perang. *Motto, gold, glory, gospel* merupakan motto yang secara umum bagi munculnya hemogeni penguasaan wilayah wilayah baru.

Peranan Makassar sebagai bandar niaga atau kota pelabuhan di jalur sutera, hendaknya ditelaah pada konstelasi percaturan ekonomi dunia masa lalu. Itulah sebabnya Makassar muncul sebagai kota pelabuhan sekaligus sebagai pusat peradaban kemaritiman yang membentuk tiga peran, yakni sebagai *centre of change, centre of interation* dan *centre of culture*.

Sebagai pusat perubahan, Makassar memulai dengan dirinya sendiri. Hal itu tampak dari keberadaan Makassar sebagai pusat perdagangan Kerajaan Gowa yang pada awalnya wilayahnya adalah 9 kerajaan kecil (*bate salapang*). Namun lambat laun berubah menjadi pusat perdagangan Nusantara. Perubahan itu bukan saja disebabkan oleh faktor internal tetapi juga eksternal yaitu berupa munculnya jalur-jalur pelayaran baru baik yang dilakukan oleh pedagang-pedagang makassar sendiri maupun pedagang-pedagang dari luar yang berdagang di Makassar.

Dengan berkembangnya kota Makassar dan adanya berbagai pengaruh yang masuk, maka cakrawala kemaritiman suku bangsa Makassar semakin penting dalam jaringan perdagangan Nusantara. Itulah sebabnya hukum perdagangan dan pelayaran Amanna Gappa muncul dan lahir atas kreativitas para pelaut dan pedagang Bugis Makassar hadir dalam mengatasi tantangan perdagangan Nusantara.

Di bidang politik, dengan agama Islam Makassar (Gowa) telah berhasil mengislamkan kerajaan-kerajaan Bugis bahkan daerah-daerah taklukan Kerajaan Gowa yang berada di wilayah Indonesia bagian Timur.

Di bidang kebudayaan, Makassar mengalami kemajuan yang pesat. Berkembangnya pelabuhan Makassar secara otomatis meningkatkan interaksi masyarakat Makassar dengan berbagai perwakilan dagang asing, bahkan perkampungan dari berbagai bangsa seperti: Melayu, Cina, Arab, India, Minangkabau, Belanda, Inggris, dan Portugis. Adanya interaksi ini melahirkan kontak budaya yang intensif baik yang bersifat imitasi, asimilasi, maupun akulturasi. Politik kebudayaan Makassar yang menekankan asas selektif, adaptif dan inovatif, mendorong kebudayaan Makassar ke arah peradaban yang tinggi. Dan hal ini berdampak pula pada kerajaan-kerajaan Bugis, bahkan wilayah-wilayah lain di Indonesia Timur.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsip Nasional Republik Indonesia, *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*, Penerbitan sumber-sumber sejarah, Jakarta 1973.
- Andaya, Leonardd Y, *The Kingdom of Johor 1641-1728*, London, 1975.
- , *Pandangan Arung Palakka Tentang Desa Dan perang Makassar 1666-1669*, (ed), *Dari Raja ali Haji Hingga Hamka*, terjemahan, Anthony Reid & David Marr, 1983.
- Abdurrahim dan Wolholff, G.J. "*Sejarah Goa*", Bingkisan, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan Tenggara, tanpa tahun.
- Abdul Razak Daeng Patunru, "*Sejarah Gowa*", Yayasan Kebudayaan Sulaesi Selatan dan Tenggara, 1969.
- , *Sejarah Wajo*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1964.
- Adatrechtbundels, *XXXI Celebes, Is-Gravenhage*. Martinus Nijhoff, 1929.
- Andi Mappanyukki, Lontara Gowa Bone, Koleksi Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan.
- Andi Zainal Abidin Farid, *Wajo Pada Abad XV-XVI*, Tesis Doktor, UI, 1979.

- , "Butir-Butir kata Berhianat Negarawan-negarawan Bugis-Makassar Tentang Kepemimpinan dan Kesuksesan Pemerintah Dari Abad ke XV Sampai Abad ke XVII", Tentang Kepemimpinan Dan Pemerintahan, (ed), KOPERTI VII, Ujung Pandang 1973.
- , "Lontara Sebagai Sumber Sejarah Hukum Adat Bugis-Makassar", LPHN (Lembaga Pembinaan Hukum Nasional) No. 15 Tahun V, 1972.
- Chabot, H. Th. 1950. *Vermantschap, Stand en Sexe in Zuid-Celebes*. Groningen/Jakarta: J.B. Wolters.
- Pelras, Ch. Sulawesi Selatan Sebelum Datangnya Islam Berdasarkan, Kesaksian Bangsa Asing Dalam *Citra Masyarakat Indonesia*, Jakarta: Sinar Harapan, 1983.
- Crawford, J. 1820. *History of the Indian Archipelago*. 3 vols. Edinburgh: Constable.
- Friedericicy, H.J. "De Standen bij de Boegineezen en Makassaren", dalam *Bijdragen Tot De Taal, land en Volkenkunde in Nederlandsch Indie deel 90*, Martinus Nijhoff, sGravenhage, 1963.
- Hamid Abdullah, "Pandangan Hidup Dan Kepemimpinan Masyarakat Bugis Asli", Purba, Persatuan Musium Malaysia, Kuala Lumpur, 1982.
- Harry A. Poeze en Pim Schoorl, *Excursies in Celebes*. KITLV Uitgeverij Leiden, 1991.
- Nas, J.M. Peter. *The Indonesian City*. Foris Publications Holland. 1986.
- Massiara Daeng Rapi, *Menyingkap Tabir Sejarah dan Budaya di Sulawesi Selatan*, Jakarta: Yayasan Bhineka Tunggal Ika, 1988.

- Mangemba, H.D. *Kenalilah Sulawesi Selatan*, Jakarta: Timun Mas, 1954, 1956.
- Mattulada, LATOA, Tesis Doktor, UI, 1975. Belum diterbitkan.
- , *Menyelusuri Jejak Kehadiran Makassar Dalam Sejarah*. Bhakti Baru. 1982.
- , "Kepemimpinan Orang Makassar", Berita Anthropologi, UI, Jakarta, 1997.
- , "Pre-Islamic South Sulawesi", (ed) *Dynamics of Indonesia History*, Amsterdam, 1978.
- , *"Elite di Sulawesi Selatan"*, Perpustakaan Nasional, No. 2. Th. I, 1974.
- , *"Some Aspect of Macassar-Bugines Historigraphy"*, (ed), *Historians of Southeast Asia*, OUP, London, 1962.
- Noorduyn, *Sejarah Islam di Sulawesi Selatan, Kristen Indonesia*, 1964.
- Sartono Kartodirdjo, *The Peasant's Revolt of Banten in 1888*, Martinus Nijhoff, 1966.
- , *"Kepemimpinan Dalam Sejarah Indonesia"*, Perpustakaan Nasional, No. 1, 1974.
- , "Struktur Sosial dari Masyarakat Tradisional dan Kolonia", *Lembaran Sejarah*, No. 4, 1969.
- Tobing, Ph. O.L, *Hukum Pelayaran Dan Perdagangan Amannagappa*, Makassar, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1961.
- Paliheng DG. Mangatta, *Lontarak Bulo-Bulo Koleksi Pribadi*.
- Petta Bau, *Lontarak Tondong dan Bulo-Bulo, Koleksi Pribadi*.
- Pelras, C. 1981. Celebes-Sud avant l'Islam selon les premiers temoignages etrangers. *Archipel* 21: 153-84.

- Pires, T. 1515. *The Suma Oriental of Tome Pires*, trans. Armando Cortesao. 2 vols. London: Hakluyt Society, 1944.
- Poelinggomang, L. Edward "Proteksi dan Perdagangan Bebas Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad ke-19, Academisch Proefchrift Vrije Universiteit Amsterdam, 1991.
- Rasyid, Abdul, "Produksi dan Kebijakan Ekspor Kopra Makassar" Tesis Universitas Indonesia, 1992.
- , 1979. *Trade and State Power in 16th and 17th Century South East Asia*. Proceedengs of the Seventh IAHA Conference, Bangkok, 22-26 August 1977 1: 391-419 bangkok: Internasional Association of Historians of Asia.
1980. *The Structure of Cities in Southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries*. JSEAS 11, 2: 235-50.
- Reid, Anthony ed, *Slavery, Bondage dan Dependency In Southeast Asia*. University of Queensland Press, 1993.
- Reid, Anthony, *Southeast Asia in The Age of Commerce 1450-1680*, Yale University, 1993.

